SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 163° - Numero 237

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 10 ottobre 2022** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima,** *oltre alla* **Serie Generale***, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
2ª Serie speciale: *Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
3ª Serie speciale: *Regioni (pubblicata il sabato)*
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
5ª Serie speciale: *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda,** "Foglio delle inserzioni", *è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato*

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale,* le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETI PRESIDENZIALI

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

Presidenza del Consiglio dei ministri

UFFICIO PER LE POLITICHE IN FAVORE DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

Agenzia italiana del farmaco

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

Agenzia italiana del farmaco

Ministero dell'interno

Ministero della transizione ecologica

Presidenza del Consiglio dei ministri

UFFICIO PER LE POLITICHE IN FAVORE DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 19 luglio 2022, n. **148**.

Regolamento recante modifiche al regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, e, in particolare, l'articolo 17, comma 1;

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, recante sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Vista la legge 5 marzo 1963, n. 366, recante nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado;

Vista la legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra in data 1° novembre 1974, e sua esecuzione;

Vista la legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici, e, in particolare, l'articolo 30, comma 3-*ter*, lettera *b)*, il quale prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, il Governo, con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, «modifica, secondo criteri di semplificazione, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al trasporto pubblico locale lagunare»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, e, in particolare, l'articolo 11, comma 3-*bis*, secondo cui restano ferme le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione effettuata all'interno della laguna veneta;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante codice delle comunicazioni elettroniche;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;

Visto il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202, recante attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni;

Visto il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, e successive modificazioni, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;

Visto il decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128, recante attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE;

Visto il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, recante regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, recante regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE;

Visto il decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni 24 maggio 1967, recante approvazione delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 175 del 14 luglio 1967;

Visto il decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005, recante certificati di abilitazione all'uso degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 68 del 23 marzo 2005;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016, recante requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 183 del 6 agosto 2016;

Vista la legge della regione Veneto 11 luglio 2008, n. 5, recante norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 24 febbraio 2022;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, espresso nella seduta del 30 marzo 2022;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 26 aprile 2022;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 7 luglio 2022;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della salute, dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze, della difesa e dell'interno;

EMANA
il seguente regolamento:

Art. 1.

Modifiche all'articolo 1 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 1, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il punto 1, è inserito il seguente: «1-*bis*) Acque protette della laguna di Venezia: le acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366;»;

b) il punto 6 è sostituito dal seguente: «Autorità marittima: organo periferico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'estero, l'autorità consolare e, ai fini dell'applicazione delle disposizioni speciali sul trasporto pubblico locale lagunare, le Capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia, secondo le rispettive circoscrizioni;»;

c) dopo il punto 6, è inserito il seguente: «6-*bis*) Colreg 1972: la convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, ratificata e resa esecutiva con legge 27 dicembre 1977, n. 1085;»

d) al punto 20, le parole «della Marina Mercantile» sono sostituite dalle seguenti: «delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto»;

e) dopo il punto 31, sono inseriti i seguenti: «31-*bis*) Nave lagunare: nave che naviga esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia e che effettua trasporto pubblico locale lagunare o trasporto pubblico non di linea, la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi, in grado di imprimere una velocità non inferiore a sette nodi all'andatura corrispondente al regime di servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico in condizione di mare calmo;

31-*ter*) Nave lagunare esistente: una nave lagunare diversa dalla nave lagunare nuova;

31-*quater*) Nave lagunare nuova: una nave lagunare la cui chiglia sia stata impostata o si trovi a un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° gennaio 2023 o successivamente;»;

f) dopo il punto 41, è inserito il seguente: «41-*bis*) Navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia: la navigazione effettuata con le navi lagunari nelle acque di cui al punto 1-*bis*;».

Art. 2.

Modifiche all'articolo 9 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 9 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Le navi lagunari non possono essere esonerate dall'osservanza delle specifiche disposizioni ad esse applicabili contenute nel presente regolamento.».

Art. 3.

Modifiche all'articolo 12 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 12, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo la lettera *g)* è inserita la seguente:

«g-*bis*) navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia (NAV.A.P.LV.);».

Art. 4.

Modifiche all'articolo 32 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 32 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Il comando di bordo di una nave lagunare segnala all'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-*bis*, al responsabile da esso delegato, le dotazioni che presentano deterioramenti o deficienze tali da comprometterne l'efficienza, i quali provvedono senza ritardo alla loro sostituzione.».

Art. 5.

Modifiche all'articolo 35 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 35 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Sulle navi lagunari, i piani e i computi sono tenuti in originale presso la sede della società armatrice e in copia a bordo e sono aggiornati a cura dell'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-*bis*, di un suo delegato. I piani delle navi lagunari nuove di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate possono essere sostituiti da un piano di sicurezza, approvato dall'ente tecnico, contenente le informazioni di cui al comma 1, lettere *e)* e *g)*.».

Art. 6.

Modifiche all'articolo 52 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 52 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 1, per le navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda uguale o superiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo in originale o in copia fotostatica non autenticata;

b) ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 168-*septies*, i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo o presso la sede della società armatrice; in tale ultimo caso devono essere prodotti, a richiesta, agli organi di controllo entro il termine dagli stessi indicato.».

Art. 7.

Modifiche all'articolo 57 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 57 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

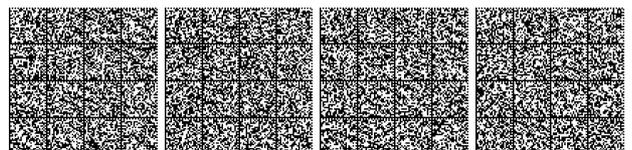
a) al comma 3, lettera *c)*, dopo le parole «abilitate a navigazione locale» sono inserite le seguenti: «e le navi lagunari»;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis*. Le navi lagunari iscritte nelle matricole o nei registri nazionali posteriormente all'8 agosto 1973 e anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento devono mantenere il grado di compartimentazione richiesto alla data di impostazione chiglia.».

Art. 8.

Modifiche all'articolo 59 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 59, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «navigazione nazionale locale» sono inserite le seguenti: «o in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia».

Art. 9.

Modifiche all'articolo 60 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 60 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le navi lagunari che, in base all'articolo 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere, nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro secondo i regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.».

Art. 10.

Modifiche all'articolo 67 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 67 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 11.

Modifiche all'articolo 69 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 69 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Limitatamente al bordo libero alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:

a) sulle navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'articolo 19 della legge, è apposta in maniera permanente e visibile la linea di massimo carico relativa alle condizioni più gravose, verificate con le istruzioni al comandante sulla stabilità approvate dall'ente tecnico. La linea di massimo carico ha lunghezza di 230 millimetri e altezza di 25 millimetri. L'ente tecnico ne rilascia apposita dichiarazione di rispondenza;

b) per le navi esistenti, la linea di massimo carico di cui alla lettera *a)* è apposta alla prima visita speciale di classe o di rinnovo del certificato di navigabilità in scadenza dopo il 1° gennaio 2023;

c) non sono soggette all'obbligo di apposizione della linea di massimo carico di cui alla lettera *a)* le navi dotate di soli posti a sedere o assoggettate al conteggio dei passeggeri.».

Art. 12.

Modifiche all'articolo 70 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 70 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Sulle navi lagunari sono presenti una barra di rispetto o paranchi a mano, se non vi è una ridondanza sulla manovra del timone.».

Art. 13.

Modifiche all'articolo 71 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 71 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Le navi lagunari sono munite delle dotazioni di armamento marinaresco secondo le seguenti modalità:

a) navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate: quattro cavi in manila aventi diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;

b) navi traghetto: due cavi di acciaio con diametro di 18 millimetri o di fibra con carico di lavoro equivalente e uno di rispetto di lunghezza non inferiore a 18 metri e due cavi in manila con lunghezza non inferiore a 12 metri e diametro di 26 millimetri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;

c) navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e uguale o superiore a 25 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta con cavo avente caratteristiche meccaniche corrispondenti a quelle della catena;

d) navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate ma uguale o superiore a 5 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 22 millimetri e lunghezza di 5 metri;

e) navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate: almeno due cavi le cui caratteristiche tecniche sono determinate dall'ente tecnico.

1-*ter*. Nei casi di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 1-*bis*, le dotazioni di armamento marinaresco sono collaudate dall'ente tecnico.».

Art. 14.

Modifiche all'articolo 72 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 72 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari nuove, cui si applicano le seguenti disposizioni:

a) nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore sono azionati a motore;

b) nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate, le operazioni di ormeggio e tonneggio sono eseguite, a prora e a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore;

c) le navi che fruiscono di ormeggi attrezzati e dedicati con arredi portuali diversi non sono tenute a conformarsi alla prescrizione di cui alla lettera *b)*, purché ne sia data evidenza nel manuale di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, lettera *a)*.».

Art. 15.

Modifiche all'articolo 73 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 73 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole «Tutte le navi» sono inserite le seguenti: «, ad eccezione delle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate,»;

b) al comma 2, sono inserite, in fine, le seguenti parole: «Per le navi lagunari, devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria. I mezzi di comunicazione, che devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico, possono non essere installati quando, a soddisfazione dell'Autorità marittima, è possibile comunicare agevolmente a voce tra le posizioni di comando delle macchine e la plancia.»;

c) al comma 3, sono inserite, in fine, le seguenti parole: «Per le navi lagunari, detto sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave è previsto solo per le navi a più ponti.»;

d) dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le navi lagunari di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere munite, in luogo di quanto previsto dal comma 1, di un portavoce ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo o di un dispositivo sonoro di trasmissione di ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma e indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.»;

e) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis*. Per le navi lagunari di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, dove timoniere e motorista sono a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione di ordini di cui al comma 5. Il dispositivo di trasmissione ordini non è altresì richiesto per le navi lagunari bielica di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate.».

Art. 16.

Modifiche all'articolo 82 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 82, comma 2, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole: «Tutte le navi», sono inserite le seguenti: «, con esclusione delle navi lagunari,».

Art. 17.

Modifiche all'articolo 86 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 86 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *b)*, le parole «o locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale o nelle acque protette della laguna di Venezia,»;

b) al comma 2, lettera *c)*, le parole «e le navi in navigazione nazionale locale» sono sostituite dalle seguenti: «, le navi in navigazione nazionale locale e in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia»;

c) dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Fermo restando quanto disposto dai commi 1, lettera *b)* e 2, lettera *c)*, alle navi lagunari si applicano le seguenti diposizioni:

a) per le navi esistenti rimangono in vigore i provvedimenti di deroga concessi entro il 31 dicembre 2022;

b) per le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 200 tonnellate può essere omessa la sistemazione di un impianto idrico antincendio qualora siano presenti:

1) impianto elettrico a tensione di sicurezza come definita dai regolamenti dell'ente tecnico;

2) sedili e materiali di rivestimento certificati non combustibili o aventi caratteristiche non inferiori a «limitata attitudine a propagare la fiamma»;

3) impianto fisso di estinzione incendi per il locale apparato motore;

4) estintori portatili equamente distribuiti a bordo in quantità non inferiore al 150 per cento del minimo previsto dai regolamenti dell'ente tecnico;

5) avvisatori manuali incendio per le navi il cui ponte di comando non sia a livello del ponte principale.».

Art. 18.

Modifiche all'articolo 89 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 89 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole «dall'8 agosto 1973» sono inserite le seguenti: «e sulle navi lagunari nuove»;

b) al comma 2, lettera *b)*, punto *iv)*, dopo le parole «non deve essere inferiore a 25 centimetri» sono inserite le seguenti: «, mentre sulle navi lagunari nuove gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri e una pedata adeguata all'alzata e tali da ottenere un'inclinazione non superiore a 45°»;

c) al comma 2, lettera *c)*, dopo le parole «di lunghezza inferiore a 30 metri,» sono inserite le seguenti: «e per le navi lagunari nuove indipendentemente dalla loro lunghezza,»;

d) dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Le navi lagunari esistenti restano soggette alla osservanza della sola normativa riguardante scale, corridoi e porte di sfuggita in vigore alla data della loro costruzione.».

Art. 19.

Modifiche all'articolo 90 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 90 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, che devono avere a bordo due equipaggiamenti da vigile del fuoco di tipo approvato.».

Art. 20.

Modifiche all'articolo 94 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 94 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) i requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, sono di tipo approvato e rispondono alle norme del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico;

b) quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi serve non più di sei zattere;

c) i mezzi di salvataggio sono di tipo approvato e sono sistemati a bordo in conformità alle disposizioni del presente regolamento;

d) per le navi lagunari esistenti, i mezzi di salvataggio già a bordo possono essere mantenuti fino a quando non se ne renda necessaria la loro sostituzione per vetustà o deterioramento, a condizione che siano dotati, ove previsto, degli accessori richiesti, comprese le strisce retroriflettenti;

e) se nel corso dell'impiego della nave si rende necessaria la sostituzione di un equipaggiamento, esso è immediatamente sostituito con altro che abbia analoga destinazione d'uso e caratteristiche nuove.».

Art. 21.

Modifiche all'articolo 97 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 97 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) la rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni degli articoli 94 e 95 è verificata dall'ente tecnico;

b) in occasione della visita iniziale di cui all'articolo 22 e delle visite periodiche di cui all'articolo 25, comma 1, viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio e il loro buono stato di conservazione;

c) i dispositivi di ammaino dei mezzi collettivi di salvataggio e del battello d'emergenza sono soggetti alle ispezioni e alle prove previste dalla convenzione.».

Art. 22.

Modifiche all'articolo 105 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 105 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole «e locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi sono provviste di mezzi collettivi di salvataggio in numero tale da poter accogliere tutte le persone per le quali le stesse sono certificate;

b) se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-*bis*, le navi possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura ridotta:

1) pari al 50 per cento del numero massimo delle persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri uguale o superiore a 250;

2) pari al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri inferiore a 250;

c) indipendentemente da quanto disposto alle lettere *a)* e *b)*, le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura non inferiore al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili;

d) le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate non hanno l'obbligo di essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio se trasportano un numero di persone inferiore a venti;

e) la dotazione di mezzi collettivi di salvataggio è costituita da imbarcazioni di salvataggio ovvero da zattere autogonfiabili, eventualmente asservite ai dispositivi di evacuazione marini (MES), ovvero da apparecchi galleggianti ovvero da salvagenti anulari conteggiati nella misura di uno ogni due persone;

f) fermo restando quanto disposto dalle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* ed *e)*, sono presenti a bordo salvagenti anulari secondo le seguenti modalità:

1) navi di lunghezza superiore a 24 metri, escluse le navi traghetto: quattro salvagenti anulari di cui almeno due dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena, da attivarsi prima del lancio e collegata con sagola galleggiante di lunghezza adeguata;

2) navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri ma superiore a 10 metri: due salvagenti anulari, entrambi dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

3) navi di lunghezza inferiore a 10 metri: un salvagente anulare dotato di boetta luminosa, sagola galleggiante e boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

4) navi traghetto: quattro salvagenti anulari, di cui due ubicati sulle alette del ponte di comando e dotati di segnale di tipo combinato. Tale dotazione è obbligatoria per le navi lagunari di nuova costruzione e sostituisce l'attuale dotazione, per le navi esistenti, alla prima visita di sicurezza dopo il 31 dicembre 2022;

g) i salvagenti anulari di cui al comma 5, utilizzati in sostituzione degli apparecchi galleggianti, non sono computabili tra quelli prescritti dalla lettera *f)*;

h) le navi sono dotate di mezzi per la risalita fissi o manovrabili da bordo se l'altezza dell'opera morta, al minimo galleggiamento, è maggiore di 50 centimetri.».

Art. 23.

Modifiche all'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. La dotazione numerica delle cinture di salvataggio per le navi lagunari è determinata come segue:

a) le navi sono dotate di cinture di salvataggio sufficienti per:

1) tutti i passeggeri trasportabili, più il 10 per cento per bambini;

2) tutto l'equipaggio;

b) se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106-*bis*, le navi possono essere dotate di un numero di cinture di salvataggio di cui alla lettera *a)*, numero 1) in misura ridotta, pari ad almeno il 10 per cento dei passeggeri trasportabili. In tale ultimo caso, almeno il 50 per cento di tali cinture è della categoria bambini.».

Art. 24.

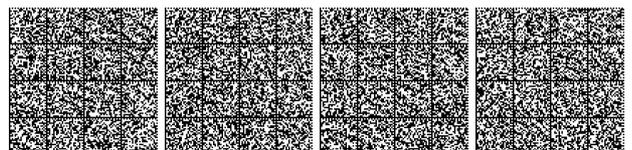
Sistemazioni ridotte per le navi lagunari

1. Dopo l'articolo 106 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono inseriti i seguenti:

«Art. 106-*bis (Sistemazioni ridotte per le navi lagunari)*. – 1. L'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 105, comma 5-*bis*, lettera *b)* e all'articolo 106, comma 4-*bis*, lettera *b)*, è consentita alle società affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale lagunare che sono in possesso di un manuale operativo, approvato dall'autorità marittima, contenente le informazioni richieste dall'allegato I e a condizione che le navi lagunari:

a) se di portata uguale o superiore a 250 passeggeri, soddisfino nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato;

b) se di portata inferiore a 250 passeggeri, soddisfino nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato o, se il requisito nell'ipotesi di falla non è rispettato, siano impiegate esclusivamente in percorsi nei quali non si allontanano più di quanto corrisponde a dieci minuti di navigazione dal più vicino approdo.

2. Le navi lagunari esistenti che alla data del 31 dicembre 2022 godono di una riduzione dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio continuano a godere di tale riduzione, fermo restando l'obbligo di soddisfare i requisiti di cui al comma 1.

Art. 106-*ter (Passeggeri trasportabili sulle navi lagunari)*. – 1. Il numero massimo di passeggeri trasportabili è determinato dall'autorità marittima e corrisponde al minore dei valori individuati in base ai parametri del computo di stabilità, degli spazi disponibili per i passeggeri e della consistenza dei mezzi collettivi e individuali di salvataggio presenti a bordo. La consistenza minima dei posti a sedere non può in ogni caso essere inferiore al 20 per cento del numero massimo di passeggeri trasportabili. Il numero massimo di passeggeri trasportabili è documentato dall'autorità marittima attraverso il verbale di idoneità al trasporto passeggeri.

2. I computi di stabilità sono approvati dall'ente tecnico secondo i propri regolamenti e le disposizioni contenute nell'articolo 60, per quanto applicabile.

3. Gli spazi disponibili per ogni passeggero in piedi, indipendentemente dal tonnellaggio, sono determinati attraverso i seguenti criteri di calcolo:

a) navi nuove, considerando gli spazi disponibili chiusi e aperti per il periodo dal 1° aprile al 31 ottobre e soltanto gli spazi disponibili chiusi per il restante periodo dell'anno:

1) sulle navi traghetto, metri quadrati 0,33;

2) sulle navi diverse dalle navi traghetto, metri quadrati 0,25.

b) navi esistenti, considerando gli spazi chiusi e aperti durante l'intero arco dell'anno:

1) sulle navi traghetto, metri quadrati 0,33;

2) sulle navi diverse dalle navi traghetto, metri quadrati 0,25.

4. Per le finalità di cui al presente articolo, sono considerati:

a) spazi aperti, quelli non protetti dalle intemperie mediante tettoie o coperture idonee a tal fine;

b) per le navi aventi stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, spazi disponibili per tutto l'anno le zone scoperte di imbarco e prospicienti la cabina di pilotaggio, se la sistemazione di riparo è di ostacolo al transito sotto i ponti o può compromettere l'imbarco in sicurezza dei passeggeri.

5. Sono esclusi dal computo dei metri quadrati destinati ai passeggeri in piedi gli spazi occupati:

a) da panche e sedili con relativo spazio di calpestio antistante la seduta di profondità non inferiore a metri 0,25;

b) dai boccaporti di transito per accesso a locali su ponti inferiori durante l'ordinaria navigazione;

c) dalla timoneria;

d) dalle zone destinate alla manovra delle ancore;

e) dalle zone destinate alle manovre di ormeggio, la cui area è calcolata in relazione alla lunghezza del barcarizzo per una profondità non inferiore a metri 0,50 per lato;

f) dai mezzi di salvataggio;

g) dalle scale, quando esse mettono in comunicazione più ponti, compresa una superficie di calpestio adiacente il primo gradino, sia in salita che in discesa, di profondità non inferiore a metri 0,50.

6. Ai fini del calcolo del numero massimo di passeggeri trasportabili di cui al comma 1, al numero dei passeggeri calcolati secondo i criteri di cui ai commi 3, 4 e 5, deve essere aggiunto il numero dei passeggeri che possono usufruire dei posti a sedere.».

2. Al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito l'allegato I di cui all'allegato annesso al presente decreto.

Art. 25.

Modifiche all'articolo 107 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 107 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 26.

Modifiche all'articolo 109 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 109, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «inferiore a 200 tonnellate» sono inserite le seguenti: «, delle navi lagunari».

Art. 27.

Modifiche all'articolo 110 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 110 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

«5-*bis*. In deroga a quanto previsto dai commi da 1 a 5, le navi lagunari devono avere la seguente dotazione:

a) segnali di soccorso di tipo approvato sul ponte di comando secondo le seguenti modalità:

1) quattro segnali a mano a stelle rosse su navi traghetto e su navi abilitate al trasporto di più di 250 passeggeri;

2) due segnali a mano a stelle rosse sulle altre navi;

b) fanali regolamentari secondo la Colreg 1972. Sono esentate le navi che, per ragioni operative, non sono dotate di strutture idonee all'installazione dei fanali e dei segnali diurni di fonda e di non governo. In tale caso, le navi sono dotate di illuminazione idonea a rendere possibile una immediata percezione della loro intera sagoma;

c) un segnale sonoro conforme alla Colreg 1972:

1) obbligatorio per le navi nuove;

2) a giudizio degli organi di esecuzione delle visite e degli accertamenti, per le navi esistenti e, comunque, qualora se ne rende necessaria la sostituzione.

5-*ter*. Le caratteristiche del segnale sonoro per le navi lagunari di lunghezza inferiore a 25 metri sono definite con provvedimento del Ministero da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

5-*quater*. Il posizionamento dei fanali di cui al comma 5-*bis*, lettera *b)*, può non essere conforme alle prescrizioni della Colreg 1972 se viene accertato dall'ente tecnico che la sistemazione regolamentare è incompatibile con le caratteristiche della nave, con il servizio previsto e con i percorsi che la nave è destinata a effettuare. Di tale accertamento ne viene data evidenza, ai sensi della regola 1, lettera *e)*, della Colreg 1972, nella predisposizione del piano di cui all'articolo 35.».

Art. 28.

Modifiche all'articolo 112 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 112, comma 1, del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo le parole «navigazione nazionale locale» sono inserite le seguenti: «o nelle acque protette della laguna di Venezia».

Art. 29.

Modifiche all'articolo 119 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 119 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, lettera *c)*, dopo le parole «navigazione locale» sono inserite le seguenti: «o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) al comma 3, lettera *b)*, dopo le parole «navigazione locale» sono inserite le seguenti: «o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia».

Art. 30.

Modifiche all'articolo 131 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 131 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate sono dotate di un impianto *radar* in banda X di tipo approvato, il cui indicatore è sistemato sul ponte di comando;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate che intendono navigare in condizioni di visibilità ridotta sono dotate di apparato *radar*;

c) le caratteristiche tecniche e di impiego degli apparati di cui alla lettera *b)* sono determinate dal Ministero.».

Art. 31.

Modifiche all'articolo 133 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 133 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate devono essere dotate di un ecoscandaglio;

b) se si verifica un malfunzionamento dell'ecoscandaglio la cui riparazione comporti la messa a secco della nave, la stessa può rimanere in servizio sino alla naturale scadenza della visita alla carena, a condizione che il comandante della nave sia considerato dalla società armatrice esperto conoscitore delle tratte di navigazione sulla base del periodo di servizio effettivo maturato su tali tratte.».

Art. 32.

Modifiche all'articolo 135 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 135 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Alle navi lagunari non è consentito l'utilizzo del pilota automatico.».

Art. 33.

Modifiche all'articolo 136 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 136 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi sono dotate di carta nautica edita da servizi idrografici di Stato aggiornata dal personale di coperta in relazione alla navigazione effettuata;

b) possono essere esentate dalla tenuta della carta nautica di cui alla lettera *a)* le sole navi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare, a condizione che i comandanti siano istruiti e aggiornati sulla conformazione della laguna e dei canali nonché sulle linee esercite e siano a tal fine valutati dalla società armatrice anche attraverso adeguate procedure inserite nel manuale operativo di cui all'articolo 106-*bis*.».

Art. 34.

Modifiche all'articolo 137 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 137 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, sono inseriti i seguenti:

«6-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari sono dotate di bussola magnetica normale con sistema di lettura a riflessione o di bussola magnetica di governo principale;

b) le bussole magnetiche sono munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione del presente articolo.».

Art. 35.

Modifiche all'articolo 138 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 138 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

«6-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) la bussola normale è sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e ha una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri;

b) la bussola normale è sistemata, per quanto possibile, nel piano di simmetria della nave ed è facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Di ciò si tiene conto nella compensazione. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale è sistemato un efficiente portavoce;

c) la bussola normale è sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidezza sufficiente a evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico;

d) la bussola normale è dotata di cerchio azimutale su navi aventi stazza lorda superiore a 500 tonnellate, se non dotate di *radar*;

e) la bussola normale è sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non sia inferiore a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico, ferme restando le prescrizioni di cui all'articolo 139, comma 4-*bis*.».

Art. 36.

Modifiche all'articolo 139 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 139 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le bussole di governo principale (di rotta) sono, di regola, sistemate sul piano di simmetria della nave, in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento;

b) l'alloggiamento entro cui è sistemata la bussola di rotta è di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture siano disposte, per quanto possibile, simmetricamente rispetto alla bussola. La distanza tra l'alloggiamento e il materiale ferroso è preferibilmente non inferiore a un metro o comunque tale da non influire sul funzionamento della bussola stessa. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso sono disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.».

Art. 37.

Modifiche all'articolo 140 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 140 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 8, è inserito il seguente:

«8-*bis*. Le disposizioni dei commi da 4 a 8 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dalle prescrizioni riguardanti le apparecchiature magnetiche ed elettriche e le linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo;

b) l'assenza di influenza di cui alla lettera *a)* è verificata dal compensatore prima dell'entrata in esercizio e in occasione delle compensazioni periodiche.».

Art. 38.

Modifiche all'articolo 141 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 141 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

«7-*bis*. Le disposizioni dei commi 3, 5, 6 e 7 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) le bussole magnetiche di dotazione sono di tipo approvato corrispondente alle norme in vigore e sono

ispezionate a bordo dall'ente tecnico almeno ogni trenta mesi (con una tolleranza in più o in meno di sei mesi) e collaudate almeno ogni cinque anni;

b) la compensazione delle bussole magnetiche è ricontrollata e, se del caso, ripetuta ogni cinque anni con la determinazione della curva delle deviazioni residue. I controlli sono comunque ripetuti nei seguenti casi:

1) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;

2) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;

3) quando la nave sia stata colpita da fulmini;

4) quando vengono comunque rilevate deviazioni anormali alle bussole normali o di rotta;

5) dopo modifiche alla rete e alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;

6) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi;

c) il controllo periodico e la compensazione delle bussole magnetiche di bordo sono effettuati da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, sono rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, che sono controfirmate dall'autorità marittima e mantenute a disposizione presso la società armatrice. Una copia delle tabelle è conservata a bordo.».

Art. 39.

Modifiche all'articolo 142 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 142 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le navi lagunari hanno le seguenti dotazioni:

a) un orologio, anche digitale;

b) uno scandaglio a mano;

c) la tabella del codice internazionale dei segnali;

d) un sistema di identificazione automatica (AIS), se di stazza lorda superiore a 150 tonnellate. Le caratteristiche tecniche, per le nuove installazioni, e di utilizzo dell'apparecchiatura sono determinate dal Ministero. Non è necessario che l'apparecchiatura sia interfacciata al dispositivo di indicazione della prora.».

Art. 40.

Modifiche all'articolo 145 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 145 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole «e locale» sono sostituite dalle seguenti: «, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia»;

b) dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-*bis*. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali vale la seguente:

a) le navi lagunari a propulsione meccanica, oltre agli strumenti e alle dotazioni di cui agli articoli 71, comma 1-*bis* e 142, comma 4-*bis*, hanno i seguenti materiali di servizio:

1) alberatura, secondo i piani della nave;

2) un altoparlante autonomo portatile, se di stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.

2-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.».

Art. 41.

Esclusione per le navi lagunari

1. Nel titolo VII del libro II del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, all'articolo 148 è premesso il seguente:

«Art. 147-*bis* *(Esclusione per le navi lagunari)*. – 1. Le disposizioni del presente titolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 42.

1. Dopo il titolo VII del libro II del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito il seguente:

«Titolo VII-*bis*
Stazione radioelettrica per le navi lagunari

Art. 168-*bis* *(Ambito di applicazione)*. – 1. Le disposizioni del presente titolo si applicano alle navi lagunari.

Capitolo I
PRESCRIZIONI

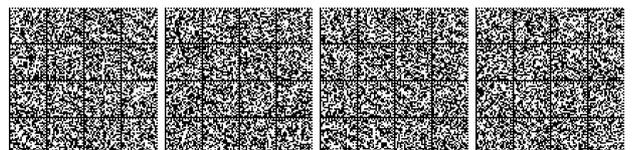
Art. 168-*ter* *(Dotazione radioelettrica)*. – 1. Le navi di cui al presente titolo sono dotate di un apparato VHF in DSC *(Digital Selective Calling)* almeno in classe D di tipo fisso, interfacciato con un ricevitore GPS conforme alla normativa vigente.

2. L'impianto di cui al comma 1 è soggetto a collaudo iniziale e a ispezione periodica secondo la normativa vigente.

3. Gli apparati sono installati in modo che siano prontamente accessibili per l'ispezione e la manutenzione a bordo.

Capitolo II
REQUISITI TECNICI E MANUTENZIONE

Art. 168-*quater* *(Requisiti tecnici e manutenzione)*. — 1. La stazione radio è sistemata in modo che:

a) nessuna interferenza pericolosa di origine sia meccanica che elettrica o di altro tipo possa comprometterne il corretto funzionamento;

b) sia assicurata la compatibilità elettromagnetica e sia evitata l'interazione pericolosa con altri apparati e impianti;

c) sia assicurato il maggior grado possibile di sicurezza e disponibilità operativa;

d) sia protetta dagli effetti dannosi dell'acqua, delle temperature esterne e delle condizioni ambientali avverse;

e) sia provvista di illuminazione idonea a evidenziare in modo adeguato i comandi relativi all'uso della dotazione radioelettrica.

2. La stazione radio è contrassegnata con il nominativo internazionale, l'identità della stazione della nave e il codice MMSI (*Maritime Mobile Service Identity).*

3. Il comando dei canali radiotelefonici VHF richiesti al fine della sicurezza della navigazione è immediatamente disponibile in plancia e comodo dalla posizione di governo.

4. Le antenne sono di tipo chiuso alla corrente continua.

Art. 168-*quinquies (Alimentazione).* – 1. L'alimentazione della stazione radio per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate avviene dalla sorgente di energia elettrica principale o, in alternativa, da una sorgente di energia elettrica dedicata. Se la sorgente di alimentazione dedicata è costituita da batterie di accumulatori, esse sono in grado di assicurare un'autonomia minima di 3 ore di funzionamento ed è presente a bordo un sistema che garantisca la loro ricarica. La linea di alimentazione della stazione radioelettrica è diretta e dedicata e protetta da un interruttore magnetotermico per ogni utenza. Se presente, il riduttore di tensione è rispondente alle direttive europee previste per questo tipo di apparecchiature.

2. L'alimentazione della stazione radio per le navi di stazza lorda superiore o uguale 25 tonnellate avviene dalla sorgente di energia elettrica principale e da una sorgente di energia elettrica di riserva costituita da batterie di accumulatori. La sorgente di energia elettrica di riserva è:

a) in grado di assicurare una autonomia minima di 3 ore di funzionamento;

b) indipendente e dedicata;

c) di agevole e facile inserzione;

d) situata, per quanto praticamente possibile, nella parte più elevata della nave in vicinanza e almeno allo stesso livello degli impianti da alimentare;

e) connessa direttamente a un sistema che ne garantisca la ricarica;

f) provvista di voltmetro e amperometro.

3. Le linee di alimentazione della stazione radioelettrica di cui al comma 2 sono protette da un interruttore magnetotermico per ogni utenza. Se presente, il riduttore di tensione è rispondente alle direttive europee previste per questo tipo di apparecchiature.

Art. 168-*sexies (Precauzioni speciali contro gli incendi).* – 1. È vietato porre materiali facilmente infiammabili nei locali dove sono ubicati apparati radioelettrici.

2. I locali di cui al comma 1 sono dotati di un solo estintore portatile ubicato nelle vicinanze degli apparati radioelettrici.

3. L'estintore di cui al comma 2 è di tipo approvato. Esso è aggiuntivo rispetto a quelli previsti dall'articolo 86, comma 3-*bis*, lettera *b)*, numero 4), se le navi hanno stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.

4. Le condutture elettriche all'impianto radio sul ponte di coperta e sulle sovrastrutture devono essere conformi alle prescrizioni dell'ente tecnico.

Capitolo III
DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA STAZIONE RADIOELETTRICA, IMPIANTI FACOLTATIVI E CORRISPONDENZA PUBBLICA

Art. 168-*septies (Documenti relativi alla stazione radio).* – 1. La stazione radio è corredata della licenza della stazione radioelettrica.

2. All'atto del collaudo o della visita periodica sono presentati a bordo i seguenti documenti:

a) manuale d'uso della dotazione radioelettrica;

b) dichiarazione di conformità dell'apparato radio;

c) dichiarazione di assegnazione del codice MMSI;

d) contratto di gestione della stazione radio, stipulato con la società titolare di autorizzazione generale;

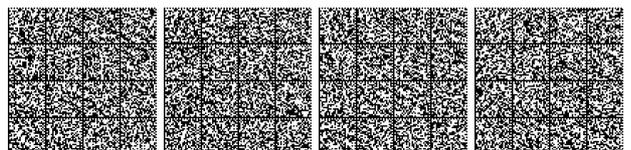
e) verbale di collaudo e ultimo verbale di ispezione della stazione radioelettrica.

3. A seguito di richiesta, il titolo di operatore radiotelefonista e lo schema elettrico dell'impianto radioelettrico di bordo sono inviati agli organi di controllo.

Art. 168-*octies (Impianti facoltativi).* – 1. Gli impianti radioelettrici adibiti al servizio mobile marittimo, se installati in via facoltativa, soddisfano quanto stabilito dalla normativa vigente.

2. È fatto obbligo di assicurare che gli impianti e gli apparati elettronici non adibiti al servizio di cui al comma 1 non arrechino interferenze al corretto funzionamento della dotazione radioelettrica di cui all'articolo 168-*ter*.

Art. 168-*nonies (Operatore radiotelefonista).* – 1. L'operatore radiotelefonista dell'apparato di cui all'articolo 168-*ter* è in possesso almeno della specifica abilitazione conseguita sulla base della disciplina prevista, secondo criteri di semplificazione, con decreto del Ministero dello sviluppo economico, da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, e il cui rilascio è di competenza dello stesso Ministero.

Art. 168-*decies (Corrispondenza pubblica).* – 1. Le navi non hanno l'obbligo della installazione della cabina telefonica per il servizio di corrispondenza pubblica di cui alla parte I, sezione II, punto 1.2.4, delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie, approvate con decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni 24 maggio 1967, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 175 del 14 luglio 1967.

Art. 168-*undecies (Applicazione)*. – 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 168-*duodecies*, alle disposizioni di cui agli articoli 168-*ter*, 168-*quater*, 168-*quinquies*, 168-*sexies*, 168-*septies*, 168-*octies*. 168-*nonies* e 168-*decies* si adeguano sia le navi nuove che le navi esistenti.

Art. 168-*duodecies (Disposizione transitorie)*. –1. Le navi lagunari si adeguano alle disposizioni di cui agli articoli 168-*ter*, 168-*quater*, 168-*quinquies*, 168-*sexies*, 168-*septies*, 168-*octies* e 168-*nonies* entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale istitutivo della specifica abilitazione di cui all'articolo 168-*nonies*. Fino alla data di adeguamento, che coincide con il collaudo di cui all'articolo 168-*ter*, comma 2, e comunque non oltre il termine di trentasei mesi di cui al primo periodo, alle navi lagunari continuano ad applicarsi le disposizioni di cui al Titolo VII.

2. Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale istitutivo della specifica abilitazione di cui all'articolo 168-*nonies*, i titolari del certificato di abilitazione all'esercizio degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata, previsto dal decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 68 del 23 marzo 2005, sono abilitati anche all'esercizio delle stazioni delle navi di cui all'articolo 168-*ter*.».

Art. 43.

Modifiche all'articolo 180 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 180 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Nel caso di società che adottano il manuale di cui all'articolo 106-*bis*, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può abilitare navi lagunari a eseguire operazioni di rimorchio di navi appartenenti alla flotta della società stessa, previo accertamento dell'idoneità anche in relazione alla sistemazione di fanali e segnali e alla categoria di nave da rimorchiare, fatto salvo il disposto di cui all'articolo 110, comma 5-*bis*. L'idoneità è riportata sui documenti di sicurezza.

1-*ter*. Per operazioni di rimorchio di cui al comma 1-*bis* si intendono le operazioni di rimorchio esclusivamente laterale.

1-*quater*. Le operazioni di rimorchio di cui al comma 1-*bis* sono eseguite senza passeggeri a bordo.

1-*quinquies*. Le procedure di rimorchio di cui al comma 1-*bis* sono contenute nel manuale operativo di cui all'articolo 106-*bis* e verificate durante le esercitazioni previste dallo stesso.».

Art. 44.

Esclusione per le navi lagunari

1. Nel titolo VI del libro III del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, all'articolo 187 è premesso il seguente:

«Art. 186-*bis (Esclusione per le navi lagunari)*. — 1. Le disposizioni del presente Titolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 45.

Modifiche all'articolo 201 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 201 del regolamento approvato con Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Per le navi lagunari, l'autorità marittima, ai fini della determinazione della composizione dell'equipaggio, tiene conto che la navigazione è effettuata esclusivamente in acque portuali protette e del carattere promiscuo di tali acque.».

Art. 46.

Modifiche all'articolo 203 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 203 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

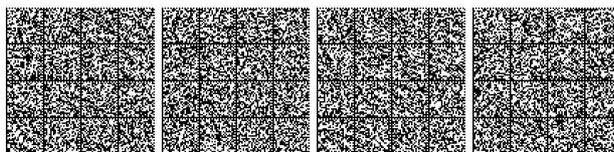
«5-*bis*. Per le navi lagunari soggette a rotazione del personale per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, il nominativo del membro dell'equipaggio può essere sostituito dalla mansione di bordo e il ruolo d'appello può essere redatto e aggiornato a cura della società armatrice. Il rispetto della verifica della copertura dei ruoli rimane sotto la responsabilità del comando di bordo.

5-*ter*. Le navi lagunari, armate con un solo membro di equipaggio, sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Art. 47.

Modifiche all'articolo 204 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 204 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 48.

Modifiche all'articolo 208 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 208 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

«7-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 49.

Modifiche all'articolo 211 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 211 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Sulle navi lagunari, alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi è destinato personale particolarmente addestrato e in numero adeguato in relazione alla tipologia della nave e all'organizzazione di emergenza di bordo.».

Art. 50.

Modifiche all'articolo 216 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 216 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente: «1-*bis*. Sulle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate abilitate a trasportare un numero di passeggeri inferiore a 400 l'addestramento dell'equipaggio è curato dalla società armatrice.».

Art. 51.

Modifiche all'articolo 217 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 217 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

«6-*bis*. Sulle navi lagunari, alla fine di ogni ronda, è fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che provvede alla relativa annotazione sul giornale di bordo.».

Art. 52.

Modifiche all'articolo 225 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 225 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Per le navi lagunari, le disposizioni di cui al comma 4 si applicano a nave ormeggiata.».

Art. 53.

Modifiche all'articolo 226 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 226 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Per le navi lagunari, i controlli di cui al comma 1 si effettuano almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Art. 54.

Modifiche all'articolo 227 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 227 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Per le navi lagunari, il controllo di cui al comma 1, lettera *h)*, si effettua almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Art. 55.

Modifiche all'articolo 228 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 228 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis*. Le disposizioni dei commi da 2 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) è verificato, durante l'esercizio, il rispetto della portata massima stabilita dai documenti di stabilità;

b) nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi, quali acqua, anche di zavorra, o combustibili, può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante o del personale, appositamente dedicato, della società di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1;

c) i sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi sono eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro, salvo per le navi delle società di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, per le quali è consentita la possibilità di attuare una procedura equivalente.».

Art. 56.

Modifiche all'articolo 229 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 229 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-*bis*. Per le navi lagunari, le verifiche e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Art. 57.

Modifiche all'articolo 230 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 230 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Per le navi lagunari, i controlli e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.».

Art. 58.

Modifiche all'articolo 233 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 233 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti:

«3-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni ha luogo:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) le società di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.

3-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Art. 59.

Modifiche all'articolo 234 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 234 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti:

«5-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio ha luogo:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) nel corso della esercitazione le istruzioni riguardanti l'equipaggio sono chiaramente illustrate; a tal fine è rivolta particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato a usare e, più in generale, di conoscere il proprio compito e di sapere assolverlo;

c) nel corso delle esercitazioni, è scaricato almeno un estintore portatile, il quale è immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. È ammesso, in alternativa, l'uso di un estintore portatile caricato ad aria compressa per esercitazione, sul quale è apposto, in modo evidente, un adeguato contrassegno;

d) sono provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza quali, ad esempio, combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio;

e) le società di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.

5-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Art. 60.

Modifiche all'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-*bis*. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) l'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» è fatta con frequenza sufficiente affinché il co-

mando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare e ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. L'esercitazione è comunque effettuata:

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) le società di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.

2-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».

Art. 61.

Personale di nuova assunzione e stagionale per le navi lagunari

1. Dopo l'articolo 235 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, è inserito il seguente:

«Art. 235-*bis (Personale di nuova assunzione e stagionale per le navi lagunari).* – 1. Il personale di nuova assunzione e il personale stagionale partecipa, prima dell'imbarco sulle navi lagunari, alle esercitazioni di cui agli articoli 232, 233, comma 3-*bis*, 234, comma 5-*bis* e 235, comma 2-*bis* ed è familiarizzato con la nave e le procedure di sicurezza all'atto dell'imbarco.».

Art. 62.

Modifiche all'articolo 236 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 236 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni dei commi da 2 e 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi si procede almeno mensilmente a esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti, ad eccezione delle navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, per le quali l'esercitazione è effettuata con cadenza almeno semestrale;

b) ispezioni settimanali sono effettuate alle porte stagne e ai meccanismi e indici a esse connessi, alle valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché alle valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.».

Art. 63.

Modifiche all'articolo 239 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 239 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Per le navi lagunari, la manovra di cui al comma 1 è eseguita con la seguente frequenza:

a) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

b) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi.

1-*ter*. Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.».

Art. 64.

Modifiche all'articolo 245 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 245 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sulle navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul giornale di bordo;

b) sulle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul registro delle esercitazioni, vidimato dall'autorità marittima;

c) quando i controlli, le esercitazioni e le verifiche non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, ne sono annotate le relative ragioni e sono descritte le operazioni svolte;

d) sono altresì annotati i controlli giornalieri e occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave. Le società che fruiscono delle previsioni di cui all'articolo 106-*bis* possono adottare una metodologia di registrazione equivalente;

e) i modelli dei registri di cui alle lettere *a)* e *b)* sono approvati dall'autorità marittima.».

Art. 65.

Modifiche all'articolo 246 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 246 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis*. Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:

a) sul giornale di bordo o sul registro delle esercitazioni delle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate, sono annotati a cura del comando e della società armatrice:

1) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;

2) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;

3) le visite e i controlli dell'autorità marittima;

4) le altre indicazioni ritenute opportune;

b) nell'inventario sono elencate le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave;

c) le pagine del registro delle esercitazioni e dell'inventario sono numerate e firmate dall'autorità marittima. Nella prima pagina sono indicati il numero delle pagine e la data di rilascio del documento;

d) il giornale di bordo e il registro delle esercitazioni sono resi disponibili per il controllo dell'autorità marittima, se richiesto;

e) un estratto dell'inventario di cui alla lettera *b)* è mantenuto a bordo.».

Art. 66.

Modifiche all'articolo 254 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435

1. All'articolo 254 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».

Art. 67.

Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione del presente regolamento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni del presente regolamento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 luglio 2022

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

DI MAIO, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

SPERANZA, *Ministro della salute*

GIORGETTI, *Ministro dello sviluppo economico*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

GUERINI, *Ministro della difesa*

LAMORGESE, *Ministro dell'interno*

Visto, *il Guardasigilli:* CARTABIA

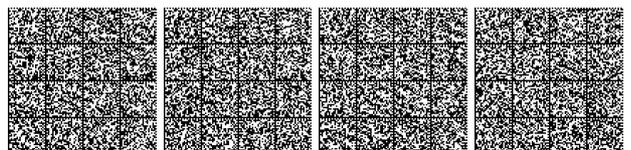
Registrato alla Corte dei conti il 21 settembre 2022
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, foglio n. 2525

ALLEGATO

(articolo 24)

"ALLEGATO I
(articolo 106-*bis*)

CONTENUTO DEL MANUALE OPERATIVO

1. POLITICA PER LA SICUREZZA E LA PROTEZIONE AMBIENTALE 1.1 La società definisce l'indirizzo e la politica da seguire per il rafforzamento della gestione della sicurezza, dell'esercizio in sicurezza delle navi lagunari e della prevenzione dell'inquinamento.
2. RESPONSABILITÀ E COMPITI DELLA SOCIETÀ
2.1 La società, anche attraverso la predisposizione di un organigramma o mansionario, definisce le responsabilità, l'autorità e le interrelazioni fra il personale che gestisce, esegue e verifica le attività che riguardano o incidono sul servizio, la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, assicura le risorse necessarie per l'espletamento delle suddette attività e per il mantenimento dell'efficienza dei mezzi aziendali.
3. RESPONSABILE OPERATIVO
3.1 Il responsabile operativo rappresenta un collegamento tra la società e il personale di bordo. La società designa una o più persone reperibili, ove possibile a terra. La responsabilità e i compiti del responsabile operativo comprendono gli aspetti di esercizio delle navi connessi con la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento nonché la garanzia della disponibilità di adeguate risorse e supporto da terra a seconda delle necessità. Il responsabile operativo può essere individuato nel responsabile di turno in centrale operativa o in altra persona responsabile della società.
4. RESPONSABILITÀ E AUTORITÀ DEL COMANDANTE
4.1 La società definisce le responsabilità del comandante relativamente alla verifica che le procedure predisposte dalla società siano attuate e sia effettuata una adeguata rapportazione delle deficienze al responsabile operativo. 4.2 La società è tenuta ad assicurare le condizioni per lo svolgimento dei compiti del comandante definendone l'autorità e la responsabilità dello stesso di assumere decisioni relativamente alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento e di richiedere assistenza, prioritariamente alla società, laddove necessario.
5. RISORSE E PERSONALE
La società assicura che: 5.1. il comandante abbia adeguata esperienza, sia a conoscenza delle procedure della società e riceva il necessario supporto per lo svolgimento dei propri compiti in sicurezza; 5.2. la nave sia dotata, ai sensi della normativa applicabile, di equipaggio qualificato, certificato, formato, familiarizzato a bordo e fisicamente idoneo;

5.3. siano stabilite procedure per assicurare che il personale neo-assunto e quello a cui vengono assegnati nuovi incarichi inerenti alla sicurezza e alla protezione ambientale ricevano adeguata formazione e familiarizzazione per l'assolvimento dei loro compiti;

5.4. sia verificata periodicamente la necessità di formazione e aggiornamento del personale.

6. PREPARAZIONE ALLE SITUAZIONI DI EMERGENZA

La società predispone procedure adeguate attraverso le quali è, tra l'altro:

6.1 garantita la continua disponibilità di almeno due navi, con relativo equipaggio, per intervento rapido e pronte a muovere all'occorrenza. Tali navi sono dotate di due zattere autogonfiabili di capacità non inferiore a 12 persone ciascuna, attrezzature di prima assistenza tecnica e meccanica, dotazioni minime antincendio e antinquinamento, pompa barellabile;

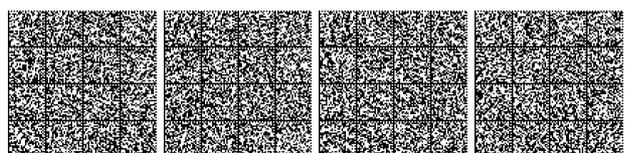
6.2 previsto un programma di esercitazioni con periodicità non superiore a ventiquattro mesi, da concordare con l'autorità marittima, al fine di verificare la capacità e l'efficienza dell'organizzazione d'emergenza a far fronte alle differenti tipologie di eventi e di confermare la permanenza dei requisiti iniziali di efficacia e rapidità delle misure equivalenti autorizzate.

7. RAPPORTO E ANALISI DI NON CONFORMITÀ, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE

7.1 La società prevede procedure per assicurare che le non conformità, gli incidenti e le situazioni pericolose siano rapportate dal personale di bordo, sottoposte a indagine e analizzate dalla stessa società allo scopo di migliorare la sicurezza, la prevenzione dell'inquinamento ed evitare il ripetersi di situazioni critiche. La società stabilisce altresì procedure per l'attuazione delle azioni correttive.

8 MANUTENZIONE DELLE NAVI

8.1 La società assicura che le navi siano manutenute in conformità alle indicazioni fornite dal costruttore, alle pertinenti disposizioni, alle norme e ai regolamenti nonché agli eventuali requisiti che possono essere stabiliti dalla società stessa. L'efficacia delle procedure previste nel manuale operativo è verificata almeno una volta l'anno dall'ente certificatore se la società è certificata ISO 9001 o, diversamente, dall'autorità marittima. La società notifica all'autorità marittima eventuali non conformità e adotta azioni correttive concordate con l'autorità stessa. La società programma, con cadenza biennale e di concerto con l'autorità marittima, un'esercitazione finalizzata alla verifica dell'intera organizzazione.

”

NOTE

AVVERTENZA:

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— L'articolo 87, quinto comma, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi ed emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— Si riporta il testo dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 17 *(Regolamenti)*. — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge.».

— La legge 5 giugno 1962, n. 616 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 luglio 1962, n. 168.

— La legge 5 marzo 1963, n. 366 (Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 2 aprile 1963, n. 89.

— La legge 27 dicembre 1977, n. 1085 (Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 febbraio 1978, n. 48, S.O.

— La legge 23 maggio 1980, n. 313 (Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 1980, n. 190, S.O.

— La legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 ottobre 1980, n. 292, S.O.

— La legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192.

— La legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1992, n. 18.

— Si riporta il comma 3-*ter* dell'articolo 30, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214:

«3-*ter*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo, con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni:

a) modifica, secondo criteri di semplificazione, le norme del titolo I del libro sesto del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, concernenti il personale navigante, anche ai fini dell'istituzione di specifiche abilitazioni professionali per il trasporto pubblico locale lagunare;

b) modifica, secondo criteri di semplificazione, il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al trasporto pubblico locale lagunare.».

— Il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive) convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1992, n. 18.

— Si riporta il comma 3-*bis* dell'articolo 11 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59):

«3-*bis*. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti.».

— Il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, S.O.

— Il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 (Codice delle comunicazioni elettroniche) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 settembre 2003, n. 214, S.O.

— Il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 settembre 2005, n. 222.

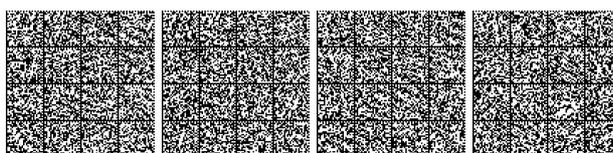
— Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 aprile 2006, n. 88, S.O. n. 96.

— Il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202 (Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 novembre 2007, n. 261, S.O.

— Il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 (Attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 luglio 2011, n. 159.

— Il decreto legislativo 22 giugno 2016, n. 128 (Attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 2016, n. 163.

— Il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 (Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 13 gennaio 2017, n. 10, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, S.O.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662 (Regolamento di attuazione della L. 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 1° dicembre 1994, n. 281.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135 (Regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 maggio 2000, n. 121.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 (Regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 marzo 2018, n. 58.

— Il decreto del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni 24 maggio 1967 (Approvazione delle norme tecniche relative ai requisiti cui devono soddisfare gli impianti radioelettrici a bordo delle navi mercantili e lusorie) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 1967, n. 175, S.O.

— Il decreto del Ministro delle comunicazioni 8 marzo 2005 (Certificati di abilitazione all'uso degli apparati radio a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca costiera, locale e ravvicinata) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 marzo 2005, n. 68.

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 luglio 2016 (Requisiti per il rilascio delle certificazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare ai sensi della Convenzione STCW) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 agosto 2016, n. 183.

— La legge della Regione Veneto 11 luglio 2008, n. 5 (Norme sulla sicurezza delle navi adibite alla navigazione marittima e addette al trasporto di persone all'interno della laguna veneta) è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto 15 luglio 2008, n. 58.

— Si riporta il comma 4 dell'articolo 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«4. La Conferenza è sentita su ogni oggetto di interesse regionale che il Presidente del Consiglio dei ministri ritiene opportuno sottoporre al suo esame, anche su richiesta della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano.».

— Si riporta l'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«Art. 17 *(Regolamenti)*. — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge.».

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo dell'articolo 1 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 1 *(Denominazioni e definizioni)*. - 1. Le denominazioni utilizzate nel presente regolamento hanno il significato risultante dalle seguenti definizioni che sono integrative o addizionali a quelle della Convenzione:

1) Aeroscafo (*Hovercraft*): una nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare;

1-bis*) Acque protette della laguna di Venezia: le acque portuali di Venezia e di Chioggia ricadenti all'interno della conterminazione della laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366;*

2) Aliscafo: una nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare;

3) Apparecchio galleggiante: un mezzo galleggiante (che non sia un'imbarcazione di salvataggio, una zattera di salvataggio, un battello di emergenza, una tuta per l'immersione in acqua, una cintura di salvataggio o un salvagente) destinato a sostenere un determinato numero di persone che si trovano in acqua, costruito in modo che la sua forma e le sue caratteristiche permangono durante il suo impiego in acqua;

4) Auto-allarme radiotelegrafico: un ricevitore automatico di allarme, che entra in azione quando eccitato da un segnale radiotelegrafico di allarme;

5) Auto-allarme radiotelefonico: un ricevitore automatico di allarme che entra in azione quando eccitato dal segnale di allarme radiotelefonico;

6) *Autorità marittima: organo periferico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'estero, l'autorità consolare e, ai fini dell'applicazione delle disposizioni speciali sul trasporto pubblico locale lagunare, le Capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia, secondo le rispettive circoscrizioni;*

6-bis*) Colreg 1972: la convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, ratificata e resa esecutiva con legge 27 dicembre 1977, n. 1085;*

7) Convenzione: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974 e relativo protocollo (1978), resa esecutiva in Italia rispettivamente con legge 23 maggio 1980, n. 313 e legge 4 giugno 1982, n. 438, ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data. I riferimenti alla convenzione contenuti nel presente regolamento si intendono fatti alla convenzione sopra definita, ove non altrimenti specificato nel testo;

8) Dispositivo o sistemazione per la messa a mare: dispositivo o sistemazione atti a trasferire in modo sicuro un mezzo collettivo di salvataggio od un battello di emergenza dalla propria posizione a bordo della nave fino in acqua;

9) Ente tecnico: l'ente definito dall'Art. 3, lettera *f)* della legge;

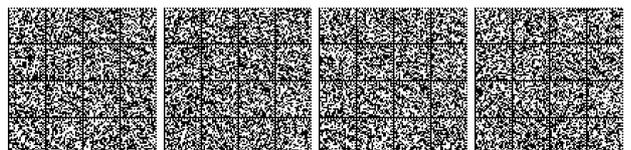
10) Frequenze di soccorso: le frequenze assegnate a tale scopo dal regolamento delle radiocomunicazioni rispettivamente per la radiotelegrafia e per la radiotelefonia (vedi punto 53);

11) Immersione: la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento considerato. In ogni caso il piano di galleggiamento deve essere assunto come parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

12) Installazione radioelettrica esistente: un impianto radioelettrico totalmente installato a bordo di una nave anteriormente al 1° luglio 1986, oppure un impianto radioelettrico parzialmente montato a bordo di una nave prima della predetta data e completato poi con parti identiche a quelle preesistenti ovvero con parti conformi alle prescrizioni del presente regolamento;

13) Installazione radioelettrica nuova: qualsiasi impianto radioelettrico che non sia una «installazione radioelettrica esistente»;

14) Larghezza (della nave): la massima larghezza della nave fuori ossatura al di sotto del ponte di coperta. Se la nave è soggetta a norme di compartimentazione si deve intendere per la sua larghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, quella massima fuori ossatura al massimo galleggiamento di compartimentazione o al di sotto di esso;

15) Legge: la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

16) Linea limite: la linea tracciata almeno 76 millimetri al di sotto della linea d'intersezione della faccia superiore del ponte delle paratie con la murata;

17) Lunghezza (della nave): la lunghezza tra le perpendicolari. Se la nave a soggetta a norme di compartimentazione, la sua lunghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, si deve intendere quella misurata tra le perpendicolari condotte alle estremità del massimo galleggiamento di compartimentazione. In ogni caso il galleggiamento deve essere considerato parallelo ai piani di galleggiamento del piano di costruzione. La lunghezza della nave ai fini delle norme di cui sia alla regola 28 del capitolo III della convenzione 1974 sia all'Art. 173 del presente regolamento, è quella misurata dalla faccia prodiera del dritto di prora fuori tutto alla faccia poppiera del dritto di poppa; quando il dritto di poppa non esiste la lunghezza va misurata all'asse del timone;

18) Marittimo abilitato: un membro dell'equipaggio di una nave, che abbia un certificato di idoneità rilasciato secondo le disposizioni del presente regolamento;

19) MARPOL 73/78: la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (1973) e relativo protocollo (1978) resa esecutiva in Italia rispettivamente con Legge 29 settembre 1980 n. 662 e Legge 4 giugno 1982 n. 438 ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data.

20) Ministero: il Ministero *delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto;*

21) Motonave: una nave la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi;

22) Motoveliero: una nave a propulsione mista, meccanica ed a vela, il cui apparato di propulsione meccanica è capace di imprimerle una velocità non inferiore a 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio delle vele;

23) Nave a vela (veliero): una nave la cui propulsione dipende da vele;

24) Nave ad uso privato: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto, dai quali esula il fine di lucro;

25) Nave da passeggeri: una nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

26) Nave da pesca (nave peschereccia, peschereccio): una nave adibita alla cattura di pesci, delle balene, delle foche, dei trichechi o di altri esseri viventi del mare;

27) Nave da salvataggio: una nave munita di attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi;

28) Nave da carico: qualsiasi nave che non sia ad uso privato, da passeggeri o da pesca;

29) Nave chimichiera: una nave da carico costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi, come definita dalla convenzione;

30) Nave cisterna: una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile;

31-bis*) Nave lagunare: nave che naviga esclusivamente all'interno delle acque protette della laguna di Venezia e che effettua trasporto pubblico locale lagunare o trasporto pubblico non di linea, la cui propulsione dipende da motore endotermico o elettrico o combinazione degli stessi, in grado di imprimere una velocità non inferiore a sette nodi all'andatura corrispondente al regime di servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico in condizione di mare calmo;*

31-ter*) Nave lagunare esistente: una nave lagunare diversa dalla nave lagunare nuova;*

31-quater*) Nave lagunare nuova: una nave lagunare la cui chiglia sia stata impostata o si trovi a un equivalente stadio di costruzione alla data del 1° gennaio 2023 o successivamente;*

32) Nave gasiera: una nave costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, come definita dalla convenzione;

33) Nave nucleare: una nave dotata di un impianto ad energia nucleare;

34) Nave traghetto: una nave munita di attrezzature particolari che la rendano atta al trasporto di rotabili ferroviari o stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote;

35) Navigazione internazionale lunga: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa;

36) Navigazione internazionale breve: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare rifugio, semprechè la distanza fra l'ultimo porto di scalo nello Stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi 600 miglia;

37) Navigazione internazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

38) Navigazione nazionale: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato, a qualsiasi distanza dalla costa;

39) Navigazione nazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

40) Navigazione litoranea: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 6 miglia dalla costa;

41) Navigazione locale: una navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa;

41-bis*) Navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia: la navigazione effettuata con le navi lagunari nelle acque di cui al punto 1*-bis*;*

42) Navigazione speciale: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso;

43) Norme tecniche per gli impianti radio: le norme emanate con decreto del Ministro per le Poste e le Telecomunicazioni, di concerto con il Ministro per la Marina Mercantile, relative agli impianti e agli apparati radioelettrici a bordo delle navi mercantili;

44) Operatore radiotelefonista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

45) Passeggero: qualsiasi persona imbarcata sulla nave che non sia:

a) il comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona per i suoi servizi;

b) un bambino di età inferiore ad un anno;

46) Permeabilità: la percentuale del volume (calcolato fuori ossatura) di uno spazio che può essere occupato dall'acqua. Se lo spazio si estende sopra la linea limite, il volume va misurato solo fino all'altezza di tale linea;

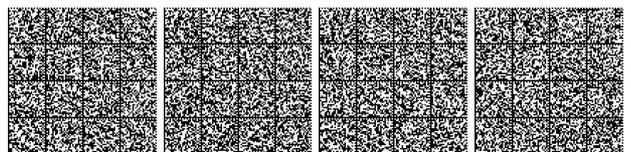
47) Perpendicolare addietro: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia poppiera del dritto di poppa o dritto del timone col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); se la nave non ha dritto di poppa o dritto del timone, in luogo della faccia poppiera del dritto si considera l'asse di rotazione del timone; il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

48) Perpendicolare avanti: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia prodiera del dritto di prora col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

49) Personale industriale: tutte le persone imbarcate sulla nave che non siano passeggeri, membri dell'equipaggio, o personale speciale e che siano normalmente impiegate in operazioni industriali off-shore;

50) Personale speciale: tutte le persone che non siano ne' passeggeri ne' membri dell'equipaggio e che siano trasportate a bordo di una nave in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata o a causa di lavori speciali svolti sulla nave;

51) Piroscafo: una nave la cui propulsione dipende da macchina a vapore acqueo;

52) Ponte di coperta: il ponte continuo più alto della nave;

53) Regolamento dell'ente tecnico: norme tecniche predisposte dal Registro Italiano Navale in base a quanto previsto dal DLCPS del 22.1.1947 n. 340 e dal decreto ministeriale 10 giugno 1947 relativo all'applicazione dell'art. 3 del citato DLCPS.

54) Regolamento delle radiocomunicazioni: il regolamento delle radiocomunicazioni annesso, o considerato come annesso, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni in vigore;

55) Rimorchiatore: una nave progettata, costruita ed attrezzata per operazioni di rimorchio;

56) Segnale di allarme (per gli impianti radio): il segnale di allarme stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

57) Segnale di soccorso (per gli impianti radio): il segnale di soccorso stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

58) Stazione di governo: il posto dal quale viene manovrato un apparecchio di governo;

59) Stazione radiotelegrafica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelegrafiche

60) Stazione radiotelefonica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelefoniche;

61) Tipo approvato: un apparecchio o un dispositivo o un materiale dichiarato di «tipo approvato» ai sensi dell'art. 11 della legge;

62) Ufficiale radiotelegrafista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

63) Veliero: vedi nave a vela;

64) Veliero con motore ausiliario: una nave a propulsione mista, meccanica e a vela, il cui apparato di propulsione meccanica non è capace di farle raggiungere una velocità di 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio di vela;

65) Viaggio internazionale lungo: un viaggio che si effettua tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa; a tale effetto ogni territorio delle cui relazioni internazionali sia responsabile un paese aderente alla convenzione, o che sia sottoposto all'amministrazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, è considerato come paese autonomo;

66) Viaggio internazionale breve: un viaggio nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da un luogo ove i passeggeri e l'equipaggio possano trovare rifugio e nel corso del quale la distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese ove il viaggio ha origine e il porto finale di destinazione non supera 600 miglia;

67) Zattera di salvataggio: un mezzo galleggiante, che non sia una imbarcazione di salvataggio, un apparecchio galleggiante di salvataggio, una cintura di salvataggio o un salvagente, destinato a sostenere un determinato numero di persone fuori dall'acqua.».

Note all'art. 2:

— Si riporta il testo dell'articolo 9 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 9 *(Esenzioni)*. — 1. Il Ministero, salve le speciali esenzioni previste dal presente regolamento, se ritiene che le condizioni del viaggio e quelle favorevoli della navigazione siano tali da rendere non ragionevole o non necessaria l'applicazione di prescrizioni del presente regolamento relative alla compartimentazione, alla stabilità, ai mezzi di esaurimento, alle installazioni e macchinari elettrici, alla protezione contro gli incendi ed ai mezzi di salvataggio, può esonerare dalle prescrizioni stesse, previ accertamenti dell'ente tecnico, singole navi o categorie di navi nazionali o di Stati cui non si applichi la convenzione, le quali, nel corso del viaggio, non si allontanino più di 20 miglia dalla costa.

2. In ogni caso i mezzi di estinzione incendi, le imbarcazioni e gli altri mezzi di salvataggio devono essere di pronta utilizzazione, in conformità alle disposizioni del presente regolamento, e deve essere sempre disponibile una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo.

3. Le navi nucleari non possono essere esonerate dall'osservanza delle prescrizioni del presente regolamento.

*3-*bis. *Le navi lagunari non possono essere esonerate dall'osservanza delle specifiche disposizioni ad esse applicabili contenute nel presente regolamento.*».

Note all'art. 3:

— Si riporta il testo dell'articolo 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 12 *(Specie di navigazione)*. — 1. Le specie di navigazione cui possono essere abilitate le navi sono le seguenti:

a) navigazione internazionale lunga (Nav. I.L.);

b) navigazione internazionale breve (Nav. I.B.);

c) navigazione internazionale costiera (Nav. I.C.);

d) navigazione nazionale (Nav. N.);

e) navigazione nazionale costiera (Nav. N.C.);

f) navigazione nazionale litoranea (Nav. N.Li.);

g) navigazione nazionale locale (Nav. N.Lo.);

g-*bis*) navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia (NAV.A.P.LV.);

h) navigazione speciale (Nav. S.).

2. Per le navi da pesca le specie di navigazioni cui esse possono essere abilitate sono quelle relative alle categorie di pesca indicate nell'Art. 408, e successive modificazioni, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nonché ai tipi di pesca di cui all'Art. 1 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639.

3. Fermo quanto disposto al libro III titolo VI, le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate se a propulsione diversa da quella meccanica, non possono essere abilitate a navigazioni più estese di quella nazionale litoranea; è consentita eccezionale autorizzazione a navigazione nazionale costiera da parte dell'autorità marittima, sentito l'ente tecnico.

4. La specie di navigazione viene annotata nei documenti di bordo di cui all'art. 169 del codice della navigazione.».

Note all'art. 4:

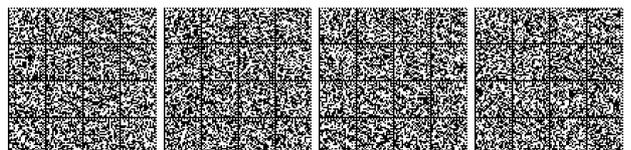
— Si riporta il testo dell'articolo 32 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 32 *(Mantenimento delle condizioni dopo le visite)*. — 1. Dopo che una delle visite di cui all'art. 17 è stata compiuta, nessun cambiamento può essere apportato alle sistemazioni strutturali, al macchinario, all'armamento e in generale a tutto ciò ha formato oggetto della visita stessa, a meno che la nave venga sottoposta a visita occasionale.

2. L'autorità marittima, sentito, ove lo ritenga opportuno, l'ente tecnico, può ammettere i cambiamenti che, a suo giudizio, siano di lieve entità.

3. Le condizioni della nave e delle sue apparecchiature devono essere mantenute conformi alle prescrizioni del presente regolamento, allo scopo di assicurare che la nave sotto tutti gli aspetti si conservi idonea ad affrontare il mare senza rischi per la nave stessa e per le persone imbarcate.

4. Il comando di bordo ha l'obbligo di sostituire immediatamente, di propria iniziativa, le dotazioni che presentino deterioramenti o deficienze tali da compromettere l'efficienza.

*4-*bis. *Il comando di bordo di una nave lagunare segnala all'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106-*bis, *al responsabile da esso delegato, le dotazioni che presentano deterioramenti o deficienze tali da comprometterne l'efficienza, i quali provvedono senza ritardo alla loro sostituzione.*».

Note all'art. 5:

— Si riporta il testo dell'articolo 35 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 35 *(Piani da presentare alla commissione di visita).* — 1. Almeno sette giorni prima della visita iniziale della nave gli interessati devono mettere a disposizione della commissione di visita, con il visto di approvazione dell'ente tecnico, i seguenti piani o computi, salvo quelli che non siano ritenuti necessari dall'ente tecnico in relazione alla grandezza o al tipo della nave o al servizio cui essa è destinata riguardanti:

a) la compartimentazione di galleggiabilità, per le navi che vi sono soggette;

b) l'impianto centralizzato di manovra delle porte stagne, se esiste;

c) l'impianto di esaurimento sentina;

d) la compartimentazione tagliafuoco, per le navi che vi sono soggette;

e) tutte le sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, per le navi che devono esserne dotate;

f) i mezzi di sfuggita;

g) la sistemazione dei mezzi di salvataggio;

h) la sistemazione degli organi di governo;

i) la sistemazione delle bussole;

l) la sistemazione dei fanali;

m) le trasmissioni degli ordini;

n) i computi relativi alla stabilità a nave integra e in condizioni di allagamento, per le navi che sono soggette a norme su tali condizioni, nonché gli elementi delle carene diritte.

Nel corso delle procedure per l'approvazione suddetta, che attesta la corrispondenza di detti piani e computi alle norme della convenzione e del presente regolamento, l'ente tecnico provvede altresì alla verifica della corrispondenza ai seguenti requisiti ricorrenti nella convenzione: «efficace», «soddisfacente», «accettabile», «prescritto dall'amministrazione», «approvato dall'amministrazione» e simili di materiali, sistemazioni, impianti e apparecchiature di cui ai disegni relativi ai punti suddetti.

2. I piani ed i computi di cui al comma precedente devono essere tenuti a bordo ed aggiornati a cura del comandante o di un ufficiale responsabile ed ogni modifica vi deve essere riportata con ogni possibile sollecitudine; in occasione delle visite periodiche, intermedie o occasionali essi devono essere messi a disposizione degli organi che effettuano le visite stesse ogni qualvolta da questi ritenuto necessario.

2-bis. *Sulle navi lagunari, i piani e i computi sono tenuti in originale presso la sede della società armatrice e in copia a bordo e sono aggiornati a cura dell'armatore o, se previsto dal manuale di cui all'articolo 106*-bis*, di un suo delegato. I piani delle navi lagunari nuove di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate possono essere sostituiti da un piano di sicurezza, approvato dall'ente tecnico, contenente le informazioni di cui al comma 1, lettere* e) *e* g).

3. Deve essere messo a disposizione della commissione ogni eventuale altro piano prescritto dal Ministero o richiesto dall'ente tecnico.».

Note all'art. 6:

— Si riporta il testo dell'articolo 52 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 52 *(Affissione a bordo dei certificati).* — 1. Gli originali o le copie conformi dei certificati di sicurezza devono essere affissi in un punto della nave ben visibile e di facile accesso.

1-bis. *In deroga a quanto previsto dal comma 1, per le navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:*

a) *i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda uguale o superiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo in originale o in copia fotostatica non autenticata;*

b) *ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 168*-septies*, i certificati di sicurezza e i documenti relativi alla stazione radio delle navi di stazza lorda inferiore alle venticinque tonnellate sono conservati a bordo o presso la sede della società armatrice; in tale ultimo caso devono essere prodotti, a richiesta, agli organi di controllo entro il termine dagli stessi indicato.*».

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'articolo 57 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 57 *(Compartimentazione di galleggiabilità delle navi da passeggeri).* — 1. Le navi da passeggeri devono avere efficace compartimentazione di galleggiabilità da stabilire in funzione della loro lunghezza, del numero dei passeggeri e della navigazione cui sono abilitate in modo che il più alto grado di compartimentazione di galleggiabilità corrisponda alle navi di maggior lunghezza e che trasportano maggior numero di passeggeri nei viaggi più lunghi, secondo quanto appresso stabilito.

2. Le navi abilitate alla navigazione internazionale devono soddisfare alle norme di compartimentazione della convenzione pertinenti, in relazione alla data di costruzione delle navi stesse.

3. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) le navi abilitate alla navigazione nazionale devono soddisfare alle norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri uguale o superiore a 1000 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti;

(ii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 1000 e superiore a 50 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato; inoltre se il numero di passeggeri supera 400 devono essere soddisfatte le condizioni addizionali seguenti:

se il numero di passeggeri è compreso tra 800 e 1000 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 60 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;

se il numero di passeggeri è compreso tra 600 e 800 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 40 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;

se il numero di passeggeri è compreso tra 400 e 600 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando il gavone di prua e il compartimento adiacente sono entrambi allagati;

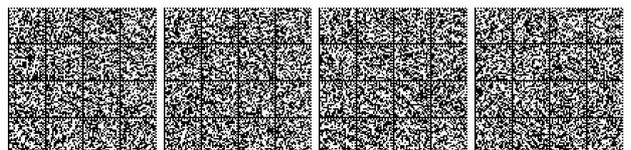
(iii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 150 entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontani da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione ed ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 50 non ha obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

(iv) le navi abilitate a navigazione nazionale costiera o litoranea, per le quali la necessità di trasportare notevoli quantitativi di merci non permette in pratica di richiedere una compartimentazione con più di un compartimento allagato, può essere applicata, in alternativa alle norme di cui ai punti (i), (ii), (iii) precedenti, la regola 5 (e) (ii) del capitolo II-1 della convenzione 1974;

(v) ai fini dei calcoli di compartimentazione richiesti ai punti (i), (ii), (iii) precedenti devono essere usati i seguenti valori di permeabilità:

cisterne, casse catene, spazi che nella condizione di pieno carico sono normalmente riempiti di carico, provviste, bagagli o posta: 60%

locali macchine: 85%

tutti gli altri spazi: 95%

c) le navi abilitate a navigazione locale *e le navi lagunari* che trasportino più di 350 passeggeri devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.

4. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento nonché costruite o iscritte nelle matricole o registri nazionali a decorrere dall'8 agosto 1973, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) alle navi abilitate alla navigazione nazionale si applicano le norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera e litoranea, che trasportino più di 50 passeggeri, devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato a meno che non effettuino viaggi, entro aree ristrette, durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione. In tale caso non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

c) alle navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea, che trasportino fino a 50 passeggeri nonché a quelle abilitate alla navigazione locale non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità.

5. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite od iscritte nelle matricole o nei registri nazionali anteriormente all'8 agosto 1973 devono mantenere il grado di compartimentazione che esse avevano alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

5-bis. *Le navi lagunari iscritte nelle matricole o nei registri nazionali posteriormente all'8 agosto 1973 e anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento devono mantenere il grado di compartimentazione richiesto alla data di impostazione chiglia.*

6. Le navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973, per poter essere abilitate ad una navigazione più estesa di quella posseduta, devono soddisfare alle norme di compartimentazione stabilite per la nuova specie di navigazione nei commi precedenti di questo articolo per le navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973.».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo dell'articolo 59 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 59 *(Doppio fondo)*. — 1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 devono essere provviste di doppio fondo come previsto dalla convenzione eccetto le navi abilitate a navigazione nazionale locale *o in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia*, oppure a navigazione nazionale costiera o litoranea entro aree ristrette ed in viaggi di durata tale che esse non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione, per le quali non è richiesto il doppio fondo.».

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo dell'articolo 60 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 60 *(Stabilità della nave allo stato integro)*. — 1. Tutte le navi devono avere, allo stato integro, caratteristiche di stabilità adeguate al servizio cui sono destinate, e tali caratteristiche devono comunque soddisfare ai regolamenti dell'ente tecnico.

2. Tutte le navi che in base all'art. 13 comma 5 e all'art. 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro tale da resistere alla situazione finale di allagamento nelle ipotesi di falla per esse prescritte dalla convenzione.

2-bis. *Le navi lagunari che, in base all'articolo 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere, nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro secondo i regolamenti dell'ente tecnico per la navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, tale da resistere alla situazione finale di allagamento, nelle ipotesi di falla, in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.*».

Note all'art. 10:

— Si riporta il testo dell'articolo 67 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 67 *(Obblighi delle navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico)*. — 1. Le navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico devono, a giudizio dell'ente tecnico:

a) avere le scale delle immersioni di cui all'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, senza obbligo di indicazioni in piedi inglesi;

b) soddisfare alle condizioni di cui alla parte II ovvero all'art. 120 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, a seconda che non esercitino o esercitino la navigazione in zone riparate.

1-bis. *Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle navi lagunari.*».

Note all'art. 11:

— Si riporta il testo dell'articolo 69 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 69 *(Accertamenti per il massimo carico delle navi prive di certificato di bordo libero)*. — 1. Per le navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'Art. 19 della legge, l'autorità marittima o consolare ha facoltà di accertare, in qualunque momento, che la caricazione non abbia superato i limiti della normale portata, tenuto conto della robustezza e stabilità della nave, della natura del viaggio da compiere e delle relative condizioni della navigazione.

2. Ai fini dei suddetti accertamenti e della determinazione dell'eventuale eccesso di carico da sbarcare, l'autorità marittima o consolare può richiedere anche l'intervento dell'ente tecnico, rifiutando le spedizioni alla nave sino a quando l'eccesso di carico non sia stato sbarcato.

2-bis. *Limitatamente al bordo libero alle navi lagunari si applicano le seguenti disposizioni:*

a) *sulle navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'articolo 19 della legge, è apposta in maniera permanente e visibile la linea di massimo carico relativa alle condizioni più gravose, verificate con le istruzioni al comandante sulla stabilità approvate dall'ente tecnico. La linea di massimo carico ha lunghezza di 230 millimetri e altezza di 25 millimetri. L'ente tecnico ne rilascia apposita dichiarazione di rispondenza;*

b) *per le navi esistenti, la linea di massimo carico di cui alla lettera* a) *è apposta alla prima visita speciale di classe o di rinnovo del certificato di navigabilità in scadenza dopo il 1° gennaio 2023;*

c) *non sono soggette all'obbligo di apposizione della linea di massimo carico di cui alla lettera* a) *le navi dotate di soli posti a sedere o assoggettate al conteggio dei passeggeri.*».

Note all'art. 12:

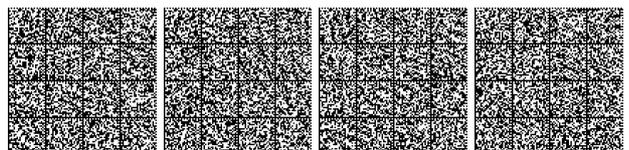
— Si riporta il testo dell'articolo 70 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 70 *(Mezzi di governo)*. — 1. I mezzi di governo principale ed ausiliario e le loro sistemazioni devono corrispondere alle norme della convenzione, per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Il mezzo di governo principale delle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate può avere manovra a braccia sempre che, a giudizio dell'ente tecnico, la grandezza del timone e la velocità della nave rendano possibile tale manovra.

3. Sulle navi a vela o a propulsione mista, quando sia possibile manovrare direttamente a braccia la barra del timone, la manovra stessa può essere realizzata senza l'intervento di apparecchi di governo.

4. Nei casi in cui la manovra del timone sia effettuata a braccia direttamente sulla barra del timone, deve esservi a bordo una barra di rispetto per sostituire, in caso di avaria, quella in uso.

4-bis. *Sulle navi lagunari sono presenti una barra di rispetto o paranchi a mano, se non vi è una ridondanza sulla manovra del timone.*».

Note all'art. 13:

— Si riporta il testo dell'articolo 71 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 71 *Armamento marinaresco).* — 1. Tutte le navi devono essere munite di armamento marinaresco secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

*1-*bis. *Le navi lagunari sono munite delle dotazioni di armamento marinaresco secondo le seguenti modalità:*

a) *navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate: quattro cavi in manila aventi diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;*

b) *navi traghetto: due cavi di acciaio con diametro di 18 millimetri o di fibra con carico di lavoro equivalente e uno di rispetto di lunghezza non inferiore a 18 metri e due cavi in manila con lunghezza non inferiore a 12 metri e diametro di 26 millimetri e un'ancora di posta completa di due lunghezze di catena, secondo le norme dell'ente tecnico;*

c) *navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e uguale o superiore a 25 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 26 millimetri e lunghezza di 12 metri e un'ancora di posta con cavo avente caratteristiche meccaniche corrispondenti a quelle della catena;*

d) *navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate ma uguale o superiore a 5 tonnellate: quattro cavi in manila con diametro di 22 millimetri e lunghezza di 5 metri;*

e) *navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate: almeno due cavi le cui caratteristiche tecniche sono determinate dall'ente tecnico.*

*1-*ter. *Nei casi di cui alle lettere* a), b) *e* c) *del comma 1-*bis*, le dotazioni di armamento marinaresco sono collaudate dall'ente tecnico.».*

Note all'art. 14:

— Si riporta il testo dell'articolo 72 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 72 *(Obbligo della manovra a motore per gli argani o mulinelli delle ancore e per gli argani o verricelli di ormeggio e tonneggio).* — 1. Nelle navi da carico a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore devono essere azionabili a motore.

2. Nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate le operazioni di ormeggio e tonneggio devono potersi eseguire sollecitamente, a prora ed a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore.

*2-*bis. *Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari nuove, cui si applicano le seguenti disposizioni:*

a) *nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore sono azionati a motore;*

b) *nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate, le operazioni di ormeggio e tonneggio sono eseguite, a prora e a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore;*

c) *le navi che fruiscono di ormeggi attrezzati e dedicati con arredi portuali diversi non sono tenute a conformarsi alla prescrizione di cui alla lettera* b)*, purché ne sia data evidenza nel manuale di cui all'articolo 106-*bis*, comma 1, lettera* a).».

Note all'art. 15:

— Si riporta il testo dell'articolo 73 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 73 *(Trasmissione d'ordini dal ponte di comando).* — 1. Tutte le navi*, ad eccezione delle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate,* devono avere almeno due mezzi indipendenti per comunicare gli ordini dal ponte di comando al posto, nel locale macchine o nella centrale di comando, dal quale le macchine sono normalmente comandate; uno di tali mezzi deve essere un telegrafo di macchina, dotato di suoneria, che fornisca un'indicazione visiva degli ordini trasmessi e delle risposte fornite sia nei locali predetti sia sul ponte di comando; l'altro deve essere un portavoce ovvero un telefono rispondente alle norme dell'ente tecnico.

Devono essere sistemati appropriati mezzi di comunicazione con ogni altra posizione dalla quale le macchine possono essere comandate.

2. Devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dalla convenzione e dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria.

Tali mezzi di comunicazione devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico. Essi possono non essere installati per piccole navi, quando è possibile comunicare agevolmente a voce con la plancia. *Per le navi lagunari, devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria. I mezzi di comunicazione, che devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico, possono non essere installati quando, a soddisfazione dell'Autorità marittima, è possibile comunicare agevolmente a voce tra le posizioni di comando delle macchine e la plancia.*

3. Quando non sia agevole altra segnalazione diretta, deve essere assicurata, conformemente ai regolamenti dell'ente tecnico, la possibilità di comunicazione degli ordini tra il ponte di comando ed i posti di manovra a prora ed a poppa; deve anche essere previsto un efficace sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave. *Per le navi lagunari, detto sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave è previsto solo per le navi a più ponti.*

4. Le navi non soggette alla convenzione di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere provviste, in luogo del telegrafo, di un portavoce, ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo e, in aggiunta, di un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.

*4-*bis. *Le navi lagunari di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere munite, in luogo di quanto previsto dal comma 1, di un portavoce ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo o di un dispositivo sonoro di trasmissione di ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma e indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.*

5. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordine:

a) Navi senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia:

telegrafo oppure dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo;

b) Navi con personale di guardia in macchina:

telegrafo e portavoce o telefono; in luogo del telegrafo può essere sistemato un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto.

*5-*bis. *Per le navi lagunari di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, dove timoniere e motorista sono a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione di ordini di cui al comma 5. Il dispositivo di trasmissione ordini non è altresì richiesto per le navi lagunari bielica di stazza inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate.*

6. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordini:

a) per le navi di cui al comma 5 punto *a)*: un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;

b) per le navi di cui al comma 5 punto *b)*: un portavoce ed un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;

c) per le navi i cui motori possono essere comandati solo dal timoniere oppure ove timoniere e motorista siano a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione ordini.

7. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, abilitate a navigazione nazionale, devono avere a bordo un mezzo di comunicazione di emergenza costituito da un apparecchio ricetrasmittente fisso o portatile, o di ambedue i tipi, per le comunicazioni tra le stazioni di comando ed i punti di riunione e di imbarco delle persone sui mezzi collettivi di salvataggio.».

Note all'art. 16:

— Si riporta il testo dell'articolo 82 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 82 *(Progetto di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e loro costruzione)*. — 1. Le installazioni elettriche devono essere tali che:

i servizi ausiliari necessari per mantenere la nave nelle condizioni di funzionamento ed abitabilità ordinarie siano assicurati senza ricorso alla fonte di energia di emergenza;

i servizi essenziali per la sicurezza siano assicurati nelle varie condizioni di emergenza.

2. Tutte le navi*, con esclusione delle navi lagunari,* sulle quali l'energia elettrica costituisce l'unico mezzo per azionare più di un utente ausiliario indispensabile alla propulsione od alla sicurezza della nave devono essere provviste di due gruppi elettrogeni principali.

3. Le installazioni elettriche devono inoltre essere tali da garantire la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave da pericoli di natura elettrica derivanti da corto circuiti, sovraccorrenti, difetti di isolamento e presenza di sorgenti di ignizione in luoghi ove possano crearsi atmosfere esplosive.».

Note all'art. 17:

— Si riporta il testo dell'articolo 86 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 86 *(Navi da passeggeri)*. — 1. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea*, locale o nelle acque protette della laguna di Venezia,* devono soddisfare le norme dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Per le materie concernenti la protezione antincendio non trattate nei suddetti regolamenti devono essere applicate le norme della convenzione per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, per quanto ritenuto pratico e ragionevole in relazione alla navigazione, al servizio ed alla stazza delle navi stesse.

2. Le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fermo restando il disposto dell'art. 2, comma 7, devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico in relazione alla data di costruzione delle stesse;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea, eccetto quelle al punto *c)* devono soddisfare le norme della convenzione in relazione alla data di costruzione delle stesse, per quanto ritenuto pratico e ragionevole dall'ente tecnico in relazione alla riduzione del rischio di innesco e propagazione di incendi derivante da opportuna ubicazione dei locali di alloggio rispetto agli altri locali della nave e dalla riduzione del numero delle potenziali sorgenti di ignizione;

c) le navi in navigazione nazionale costiera o litoranea, entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione, le navi in navigazione nazionale locale e in navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia, aventi stazza lorda uguale o superiore a 100 tonnellate o di qualsiasi stazza che trasportino più di 350 passeggeri devono essere dotate di un impianto fisso di estinzione incendio nel locale macchine corrispondente ai regolamenti dell'ente tecnico ovvero, se ciò non è ritenuto possibile dall'ente tecnico, di una pompa incendio di emergenza ubicata esternamente al locale macchine.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo alle navi in navigazione speciale, il Ministero, sentito l'ente tecnico, stabilisce a quale navigazione tra quelle sopra citate la singola navigazione speciale deve essere assimilata sulla base delle caratteristiche dei mari attraversati e della distanza dai porti di rifugio e di soccorso.

3-bis*. Fermo restando quanto disposto dai commi 1, lettera* b) *e 2, lettera* c)*, alle navi lagunari si applicano le seguenti diposizioni:*

a) *per le navi esistenti rimangono in vigore i provvedimenti di deroga concessi entro il 31 dicembre 2022;*

b) *per le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 200 tonnellate può essere omessa la sistemazione di un impianto idrico antincendio qualora siano presenti:*

1) impianto elettrico a tensione di sicurezza come definita dai regolamenti dell'ente tecnico;

2) sedili e materiali di rivestimento certificati non combustibili o aventi caratteristiche non inferiori a "limitata attitudine a propagare la fiamma";

3) impianto fisso di estinzione incendi per il locale apparato motore;

4) estintori portatili equamente distribuiti a bordo in quantità non inferiore al 150 per cento del minimo previsto dai regolamenti dell'ente tecnico;

5) avvisatori manuali incendio per le navi il cui ponte di comando non sia a livello del ponte principale.».

Note all'art. 18:

— Si riporta il testo dell'articolo 89 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 89 *(Scale, corridoi e porte di sfuggita)*. — 1. In tutti i locali di alloggio per passeggeri ed equipaggio, nei locali in cui l'equipaggio presta normalmente servizio, in quelli dell'apparato motore e delle caldaie e nelle gallerie assi devono essere previste scale, scalette, corridoi e porte idonei ad assicurare un rapido mezzo di sfuggita per raggiungere il ponte delle imbarcazioni.

2. Sulle navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 *e sulle navi lagunari nuove*:

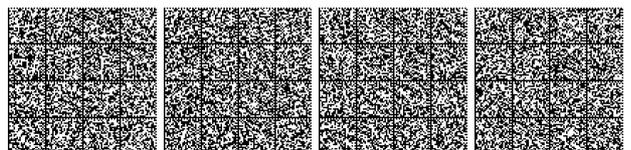
a) il numero dei mezzi di sfuggita dai locali deve soddisfare alle norme della convenzione. Tuttavia per locali o gruppi di locali aventi superficie inferiore a circa 50 metri quadrati l'ente tecnico, in sede di approvazione del piano sui mezzi di sfuggita di cui all'art. 35, può accettare un solo mezzo di sfuggita se ciò è giustificato dal tipo e dall'ubicazione dei locali interessati e dal numero delle persone che normalmente possono esservi alloggiate o prestarvi servizio;

b) le dimensioni dei mezzi di sfuggita ed il numero delle scale in tutti i locali di alloggio e servizio per passeggeri ed equipaggio, salvo quanto precisato alla successiva lettera *c)*, devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) devono esserci:

almeno 1 scala per ogni locale, o gruppo di locali, destinati a 50 persone o meno;

almeno 2 scale per ogni locale, o gruppi di locali, destinati ad oltre 50 e fino a 120 persone;

almeno 3 scale per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 120 e fino a 200 persone;

almeno 3 scale, più tante altre scale quante sono le centinaia (o frazione) di persone oltre le 200, per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 200 persone;

(ii) per le scale esterne si ammette una portata di persone doppia di quella sopra indicata;

(iii) non sono ammesse scale, corridoi e porte per la sfuggita di larghezza inferiore a 65 centimetri. Una scala di larghezza uguale o superiore a 120 centimetri può essere considerata una scala doppia in quanto percorribile da due persone affiancate;

(iv) gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri ed una pedata adeguata all'alzata, che per le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento non deve essere inferiore a 25 centimetri*, mentre sulle navi lagunari nuove gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri e una pedata adeguata all'alzata e tali da ottenere un'inclinazione non superiore a 45°*. In ogni caso i passaggi devono essere realizzati in modo che la loro ampiezza sia, a giudizio dell'ente tecnico, sufficiente quando, ad una stessa scala o corridoio o porta debbano affluire simultaneamente, in caso di allarme, le persone provenienti da diversi locali inferiori per raggiungere i ponti superiori.

Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare un numero di scale inferiore a quello sopra indicato, tenuto conto della posizione e della larghezza delle scale stesse.

c) i mezzi di sfuggita dai locali ove l'equipaggio presta normalmente servizio, dal locale apparato motore, dal locale caldaie e dalle gallerie assi, nonché dai locali di alloggio di navi da carico e assimilabili, di lunghezza inferiore a 30 metri, e per le navi lagunari nuove indipendentemente dalla loro lunghezza, devono avere larghezza non inferiore a 400 millimetri e scalini con pedata e alzata adeguate al tipo prescelto di scala o di scaletta;

d) le scale interne ed i relativi sostegni devono essere di acciaio o di altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

3. Sulle navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973, fermo il disposto dell'Art. 2, comma 7, le scale interne ed i relativi sostegni delle navi da passeggeri che trasportano più di 150 passeggeri, nonché quelli sotto il ponte esposto delle navi da carico aventi stazza lorda maggiore di 4000 tonnellate devono essere di acciaio o altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

3-bis. *Le navi lagunari esistenti restano soggette alla osservanza della sola normativa riguardante scale, corridoi e porte di sfuggita in vigore alla data della loro costruzione.*

4. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare sistemazioni di mezzi di sfuggita diverse da quelle sopraindicate che abbiano efficacia equivalente al fine di cui al comma 1 del presente articolo.».

Note all'art. 19:

— Si riporta il testo dell'articolo 90 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 90 *(Equipaggiamenti da vigile del fuoco)*. — 1. Ogni equipaggiamento da vigile del fuoco deve comprendere un corredo individuale ed un apparecchio di respirazione aventi le caratteristiche prescritte dalla convenzione.

2. Tutte le navi da passeggeri devono avere a bordo equipaggiamenti da vigile del fuoco secondo le norme della convenzione, salvo quelle di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, senza cabine per passeggeri, abilitate a navigazione non più estesa di quella nazionale costiera, che possono non avere gli equipaggiamenti predetti.

3. Sulle navi da carico di stazza lorda superiore a 400 tonnellate devono essere sistemati equipaggiamenti da vigile del fuoco in numero corrispondente a quanto sotto specificato:

1 su navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate

2 su navi di stazza lorda compresa tra 500 tonnellate e 30000 tonnellate

3 su navi di stazza lorda maggiore di 30000 tonnellate.

3-bis. *Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, che devono avere a bordo due equipaggiamenti da vigile del fuoco di tipo approvato*.».

Note all'art. 20:

— Si riporta il testo dell'articolo 94 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 94 *(Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio)*. — 1. I requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, devono rispondere alle norme della convenzione per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico, salvo quanto stabilito al successivo articolo 96.

2. Sui mezzi collettivi e individuali di salvataggio devono essere sistemati elementi costituiti da materiale retroriflettente per facilitare il loro ritrovamento, secondo i regolamenti dell'ente tecnico. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, tali dispositivi devono essere sistemati entro il 1° luglio 1991.

3. Quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi non deve servire più di sei zattere. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento sulle quali detti dispositivi servono un numero maggiore di zattere, il Ministero, sentito l'ente tecnico, può aumentare tale numero a sette in relazione alle caratteristiche della nave e della sua navigazione.

4. Sulle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di lunghezza superiore a 24 metri, abilitate alla navigazione più estesa della locale, che non hanno a bordo battelli di emergenza, almeno una imbarcazione di salvataggio deve essere a motore e deve poter essere recuperata rapidamente.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *i requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, sono di tipo approvato e rispondono alle norme del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico;*

b) *quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi serve non più di sei zattere;*

c) *i mezzi di salvataggio sono di tipo approvato e sono sistemati a bordo in conformità alle disposizioni del presente regolamento;*

d) *per le navi lagunari esistenti, i mezzi di salvataggio già a bordo possono essere mantenuti fino a quando non se ne renda necessaria la loro sostituzione per vetustà o deterioramento, a condizione che siano dotati, ove previsto, degli accessori richiesti, comprese le strisce retroriflettenti;*

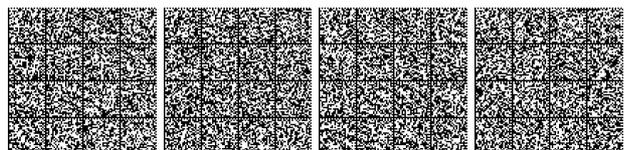
e) *se nel corso dell'impiego della nave si rende necessaria la sostituzione di un equipaggiamento, esso è immediatamente sostituito con altro che abbia analoga destinazione d'uso e caratteristiche nuove.».*

Note all'art. 21:

— Si riporta il testo dell'articolo 97 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 97 *(Controlli iniziali e visite)*. — 1. La rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni dell'Art. 94 è verificata dall'ente tecnico.

2. In occasione della visita iniziale di cui all'Art. 22 e delle visite periodiche e intermedie di cui all'Art. 47 viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio ed il loro buono stato di conservazione.

3. In occasione di ogni visita di rinnovo dei certificati di sicurezza o di idoneità per navi da passeggeri e di sicurezza dotazione o di idoneità per navi da carico, gli accertamenti di cui al precedente comma 2 sono integrati da una prova di ammaino eseguita con i criteri seguenti: ogni imbarcazione di salvataggio viene ammainata fino a lambire la superficie dell'acqua ed è quindi caricata con pesi costituiti da oggetti distribuiti su tutta la lunghezza, di entità in chilogrammi pari al numero di persone che l'imbarcazione è autorizzata a trasportare moltiplicato per 75 più il 5 per cento; successivamente, l'imbarcazione viene ammainata in acqua e sganciata dai paranchi.

In alternativa, la prova può essere eseguita caricando l'imbarcazione prima dell'ammaino senza la maggiorazione del 5 per cento.

Qualora la prova sia eseguita caricando l'imbarcazione dopo averla ammainata a pelo d'acqua, è ammesso l'uso di acqua alla rinfusa adottando particolari precauzioni per evitare l'eventuale sovraccarico sulle gru derivante dalla presenza di specchi liquidi.

3-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *la rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni degli articoli 94 e 95 è verificata dall'ente tecnico;*

b) *in occasione della visita iniziale di cui all'articolo 22 e delle visite periodiche di cui all'articolo 25, comma 1, viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio e il loro buono stato di conservazione;*

c) *i dispositivi di ammaino dei mezzi collettivi di salvataggio e del battello d'emergenza sono soggetti alle ispezioni e alle prove previste dalla convenzione.».*

Note all'art. 22:

— Si riporta il testo dell'articolo 105 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 105 *(Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri abilitate a navigazioni nazionali litoranea, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia)*. — 1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo.

Le navi da passeggeri, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per la metà delle persone a bordo e di apparecchi galleggianti per coloro che non trovano posto nelle zattere.

2. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale nonché delle caratteristiche di galleggiabilità della nave, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti.

3. Sulle navi aventi lunghezza superiore a 24 metri, deve essere imbarcato un battello per l'impiego nei casi di emergenza.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale devono essere dotate di apparecchi galleggianti sufficienti per tutte le persone a bordo. In sostituzione possono essere ammessi per non più della metà delle persone a bordo, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

5. Nel caso di piccole navi abilitate al trasporto di passeggeri per breve durata entro porti o lagune chiuse, la dotazione di apparecchi galleggianti, o di salvagente anulari in sostituzione, può essere ridotta a giudizio dell'autorità marittima locale.

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi sono provviste di mezzi collettivi di salvataggio in numero tale da poter accogliere tutte le persone per le quali le stesse sono certificate;*

b) *se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106*-bis, *le navi possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura ridotta:*

1) pari al 50 per cento del numero massimo delle persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri uguale o superiore a 250;

2) pari al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili, per le navi che trasportano un numero di passeggeri inferiore a 250;

c) *indipendentemente da quanto disposto alle lettere* a) *e* b), *le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate possono essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio in misura non inferiore al 25 per cento del numero massimo di persone trasportabili;*

d) *le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate non hanno l'obbligo di essere dotate di mezzi collettivi di salvataggio se trasportano un numero di persone inferiore a venti;*

e) *la dotazione di mezzi collettivi di salvataggio è costituita da imbarcazioni di salvataggio ovvero da zattere autogonfiabili, eventualmente asservite ai dispositivi di evacuazione marini (MES), ovvero da apparecchi galleggianti ovvero da salvagenti anulari conteggiati nella misura di uno ogni due persone;*

f) *fermo restando quanto disposto dalle lettere* a), b), c), d) *ed* e), *sono presenti a bordo salvagenti anulari secondo le seguenti modalità:*

1) navi di lunghezza superiore a 24 metri, escluse le navi traghetto: quattro salvagenti anulari di cui almeno due dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena, da attivarsi prima del lancio e collegata con sagola galleggiante di lunghezza adeguata;

2) navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri ma superiore a 10 metri: due salvagenti anulari, entrambi dotati di boetta luminosa e sagola galleggiante. Almeno uno dei salvagenti anulari è dotato di boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

3) navi di lunghezza inferiore a 10 metri: un salvagente anulare dotato di boetta luminosa, sagola galleggiante e boetta fumogena da attivarsi prima del lancio. È consentito il posizionamento della boetta fumogena nella cabina di pilotaggio;

4) navi traghetto: quattro salvagenti anulari, di cui due ubicati sulle alette del ponte di comando e dotati di segnale di tipo combinato. Tale dotazione è obbligatoria per le navi lagunari di nuova costruzione e sostituisce l'attuale dotazione, per le navi esistenti, alla prima visita di sicurezza dopo il 31 dicembre 2022;

g) *i salvagenti anulari di cui al comma 5, utilizzati in sostituzione degli apparecchi galleggianti, non sono computabili tra quelli prescritti dalla lettera* f)*;*

h) *le navi sono dotate di mezzi per la risalita fissi o manovrabili da bordo se l'altezza dell'opera morta, al minimo galleggiamento, è maggiore di 50 centimetri.».*

Note all'art. 23:

— Si riporta il testo dell'articolo 106 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 106 *(Cinture di salvataggio)*. — 1. Le navi da passeggeri devono avere a bordo una cintura di salvataggio, conforme alle norme della convenzione, per ogni persona imbarcata e devono avere inoltre:

a) cinture di salvataggio per bambini in numero uguale ai bambini imbarcati e comunque non inferiore al 10 per cento del numero dei passeggeri;

b) cinture di salvataggio sufficienti per il personale di guardia;

c) cinture di salvataggio da sistemare vicino ai mezzi collettivi di salvataggio ubicati in posizione decentrata.

2. Le cinture di salvataggio devono essere sistemate in posizione facilmente accessibile, che deve essere chiaramente indicata. Qualora, a causa di particolari sistemazioni della nave, tale accessibilità venga a mancare, devono essere adottati provvedimenti alternativi, non escluso un aumento del numero delle cinture di salvataggio.

3. Il piano di sistemazione delle cinture di salvataggio è approvato dall'autorità marittima che procede alla misurazione degli spazi ai fini del computo dei passeggeri trasportabili.

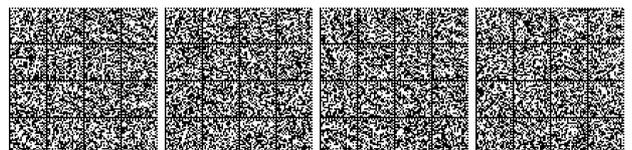
4. Per le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono ammessi, in sostituzione, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

4-bis. *La dotazione numerica delle cinture di salvataggio per le navi lagunari è determinata come segue:*

a) *le navi sono dotate di cinture di salvataggio sufficienti per:*

1) tutti i passeggeri trasportabili, più il 10 per cento per bambini;

2) tutto l'equipaggio;

b) *se sussistono i presupposti di cui all'articolo 106*-bis, *le navi possono essere dotate di un numero di cinture di salvataggio di cui alla lettera* a), *numero 1) in misura ridotta, pari ad almeno il 10 per cento dei passeggeri trasportabili. In tale ultimo caso, almeno il 50 per cento di tali cinture è della categoria bambini.».*

Note all'art. 25:

— Si riporta il testo dell'articolo 107 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 107 *(Salvagente anulari e relative boette luminose)*. — 1. Le navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale devono avere salvagente anulari secondo la seguente tabella:

Lunghezza della nave in metri	Numero dei salvagente anulari
inferiore o uguale a 60	8
da oltre 60 a 120 incluso	12
» » 120 a 180 »	18
» » 180 a 240 »	24
oltre 240	30

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale costiera, litoranea o locale possono avere un minor numero di salvagente anulari, ma non meno di:

6 salvagente per navi di lunghezza superiore a 40 metri;

4 salvagente per navi di lunghezza superiore a 24 metri ma non superiore a 40 metri;

2 salvagente per navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri.

3. Metà dei salvagente deve essere munita di boetta luminosa ad accensione automatica; inoltre, almeno due dei salvagente muniti di boetta luminosa (una solo quando i salvagente sono soltanto *due)* devono essere anche muniti di segnale fumogeno.

4. I salvagente anulari esistenti a bordo a norma dei precedenti Artt. 105 e 106 in sostituzione degli apparecchi galleggianti o delle cinture di salvataggio non sono computabili tra quelli prescritti dal presente articolo.

4-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari*.».

Note all'art. 26:

— Si riporta il testo dell'articolo 109 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 109 *(Apparecchio lanciasagole)*. — 1. Tutte le navi da passeggeri devono essere dotate di un apparecchio lanciasagole, ad eccezione delle navi aventi stazza lorda inferiore a 200 tonnellate*, delle navi lagunari* e di quelle abilitate a navigazione nazionale locale.».

Note all'art. 27:

— Si riporta il testo dell'articolo 110 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 110 *(Segnali di soccorso sul ponte di comando)*. — 1. Tutte le navi da passeggeri devono avere la seguente dotazione di segnali di soccorso sul ponte di comando, rispondenti ai requisiti stabiliti al punto *b)* del comma 1 dell'art. 10:

6 razzi a paracadute a luce rossa;

6 segnali a mano a stelle rosse;

6 fuochi a mano a luce rossa.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono esentate dall'obbligo di avere i 6 razzi a paracadute.

3. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dall'obbligo di avere i 6 fuochi a mano a luce rossa.

4. Per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate sono richiesti 3 segnali a mano a stelle rosse e 3 fuochi a mano a luce rossa.

5. Per le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate ed a scafo non pontato se abilitate soltanto a navigazione diurna, non sono richiesti segnali di soccorso del ponte di comando.

5-bis. *In deroga a quanto previsto dai commi da 1 a 5, le navi lagunari devono avere la seguente dotazione:*

a) *segnali di soccorso di tipo approvato sul ponte di comando secondo le seguenti modalità:*

1) quattro segnali a mano a stelle rosse su navi traghetto e su navi abilitate al trasporto di più di 250 passeggeri;

2) due segnali a mano a stelle rosse sulle altre navi;

b) *fanali regolamentari secondo la Colreg 1972. Sono esentate le navi che, per ragioni operative, non sono dotate di strutture idonee all'installazione dei fanali e dei segnali diurni di fonda e di non governo. In tale caso, le navi sono dotate di illuminazione idonea a rendere possibile una immediata percezione della loro intera sagoma;*

c) *un segnale sonoro conforme alla Colreg 1972:*

1) obbligatorio per le navi nuove;

2) a giudizio degli organi di esecuzione delle visite e degli accertamenti, per le navi esistenti e, comunque, qualora se ne rende necessaria la sostituzione.

5-ter. *Le caratteristiche del segnale sonoro per le navi lagunari di lunghezza inferiore a 25 metri sono definite con provvedimento del Ministero da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.*

5-quater. *Il posizionamento dei fanali di cui al comma* 5-bis*, lettera* b)*, può non essere conforme alle prescrizioni della Colreg 1972 se viene accertato dall'ente tecnico che la sistemazione regolamentare è incompatibile con le caratteristiche della nave, con il servizio previsto e con i percorsi che la nave è destinata a effettuare. Di tale accertamento ne viene data evidenza, ai sensi della regola 1, lettera* e)*, della Colreg 1972, nella predisposizione del piano di cui all'articolo 35.*».

Note all'art. 28:

— Si riporta il testo dell'articolo 112 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 112 *(Disposizioni per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento)*. — 1. Le navi da passeggeri costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ad eccezione di quelle abilitate alla navigazione nazionale locale *o nelle acque protette della laguna di Venezia*, devono avere a bordo il dispositivo di sganciamento di cui all'art. 111.

2. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le imbarcazioni di salvataggio aventi capacità compresa tra 61 e 100 persone non siano né imbarcazioni di salvataggio a motore né imbarcazioni a propulsione meccanica diversa dal motore.

3. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le pompe a mano delle imbarcazioni di salvataggio non siano di tipo approvato purché le pompe di cui tali imbarcazioni sono dotate fossero già in opera alla data predetta e risultino efficienti.».

Note all'art. 29:

— Si riporta il testo dell'articolo 119 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 119 *(Dotazioni dei mezzi di salvataggio e loro segnali di soccorso)*. — 1. Le dotazioni dei mezzi di salvataggio delle navi da carico non soggette alla convenzione devono essere quelle prescritte dalla convenzione e possedere i requisiti di cui al punto *a)* del comma 1 dell'art. 10.

2. I segnali di soccorso per le imbarcazioni di salvataggio (i razzi a paracadute a luce rossa, i fuochi a mano a luce rossa, i segnali fumogeni galleggianti, le (torce elettriche e gli specchi per segnalazioni diurne) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) per le navi abilitate a navigazione internazionale sono sufficienti 2 segnali a paracadute in luogo di 4;

b) per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per le segnalazioni Morse;

c) per le navi abilitate a navigazione locale *o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia* non è richiesto alcun segnale di soccorso.

3. I segnali di soccorso per le zattere di salvataggio (torce elettriche, specchio per segnalazioni diurne, fischietto per segnali, razzi a paracadute e fuochi a mano a luce rossa) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per segnalazioni Morse;

b) per le navi abilitate a navigazione locale *o a navigazione nelle acque protette della laguna di Venezia* non è richiesto alcun segnale di soccorso.».

Note all'art. 30:

— Si riporta il testo dell'articolo 131 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 131 *(Radar)*. — 1. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate costruite a decorrere dal 1° settembre 1984 e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate costruite anteriormente alla suddetta data devono essere dotate di un impianto radar il cui indicatore deve essere sistemato sul ponte di comando, dove devono esservi dei mezzi di tracciamento per l'estrapolazione grafica dei dati rilevati (*plotting*).

Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, costruite a decorrere dal 1° settembre 1984, i mezzi di tracciamento devono essere efficaci almeno quanto un tracciatore a riflessione.

2. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate devono essere munite di due impianti radar idonei a funzionare indipendentemente l'uno dall'altro.

3. *a)* Un apparecchio automatico di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar («ARPA») deve essere sistemato a bordo di:

(i) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate, costruita a decorrere dal 1° settembre 1984;

(ii) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984;

(iii) ogni nave non cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 15000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984.

b) Gli apparecchi automatici di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar («ARPA») sistemati a bordo anteriormente al 1° settembre 1984 le cui prestazioni non rispondano pienamente ai requisiti richiesti dalle norme dell'ente tecnico, possono, a giudizio del Ministero, essere mantenuti a bordo fino al 1° gennaio 1991.

c) il Ministero, sentito l'ente tecnico, può esentare dall'applicazione delle prescrizioni dei paragrafi *a)* e *b)* precedenti le navi per cui la sistemazione dell'apparecchio di plottaggio automatico dei dati radar è considerata non ragionevole o non necessaria e le navi che saranno messe in disarmo entro i due anni successivi alla pertinente data dalla quale decorre l'obbligo di sistemazione dell'apparecchiatura.

3-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate sono dotate di un impianto radar in banda X di tipo approvato, il cui indicatore è sistemato sul ponte di comando;*

b) *le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate che intendono navigare in condizioni di visibilità ridotta sono dotate di apparato radar;*

c) *le caratteristiche tecniche e di impiego degli apparati di cui alla lettera* b) *sono determinate dal Ministero*.».

Note all'art. 31:

— Si riporta il testo dell'articolo 133 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 133 *(Ecoscandaglio)*. — 1. Tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate la cui chiglia è stata impostata dopo l'8 agosto 1973 devono essere dotate di un ecoscandaglio.

2. Il Ministero può esentare da tale obbligo le navi di cui al precedente comma 1 abilitate a viaggi nazionali, tenuto conto delle dimensioni della nave e della natura dei propri viaggi.

2-bis. *Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi lagunari nuove di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate devono essere dotate di un ecoscandaglio;*

b) *se si verifica un malfunzionamento dell'ecoscandaglio la cui riparazione comporti la messa a secco della nave, la stessa può rimanere in servizio sino alla naturale scadenza della visita alla carena, a condizione che il comandante della nave sia considerato dalla società armatrice esperto conoscitore delle tratte di navigazione sulla base del periodo di servizio effettivo maturato su tali tratte.».*

Note all'art. 32:

— Si riporta il testo dell'articolo 135 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 135 *(Uso del pilota automatico)*. — 1. Nelle zone con alta densità di traffico, in condizioni di visibilità limitata e in altre situazioni di navigazione pericolose in cui viene usato il pilota automatico, deve essere possibile ristabilire immediatamente, per il governo della nave, il comando a mano.

2. Nelle circostanze quali quelle sopra indicate deve essere possibile all'ufficiale di guardia avere a disposizione senza ritardi i servizi di un timoniere qualificato che deve essere pronto in ogni momento ad assumere il comando del timone.

3. La commutazione tra il governo automatico e quello manuale e viceversa deve essere effettuata da un ufficiale responsabile o sotto la sua sorveglianza.

3-bis. *Alle navi lagunari non è consentito l'utilizzo del pilota automatico.».*

Note all'art. 33:

— Si riporta il testo dell'articolo 136 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 136 *(Carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche)*. — 1. Tutte le navi devono essere dotate delle carte nautiche, generali e particolari, degli avvisi ai naviganti e di ogni altra pubblicazione ed istruzione nautica di cui all'art. 142 che possono essere necessari nel corso del viaggio.

2. Le predette dotazioni devono essere edite da servizi idrografici di Stato e devono essere costituite da copie dell'ultima edizione valida e quelle in uso devono essere tenute constantemente e tempestivamente aggiornate con le modalità da questi previste.

3. La tenuta e l'aggiornamento delle carte ed altre pubblicazioni nautiche deve essere affidata con incarico permanente ad un ufficiale di coperta; la tenuta e l'aggiornamento delle pubblicazioni relative ai radioservizi deve essere affidata all'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni.

4. Il comandante, ovvero, su sua richiesta l'armatore cureranno che ci siano a bordo le necessarie pubblicazioni di aggiornamento.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi sono dotate di carta nautica edita da servizi idrografici di Stato aggiornata dal personale di coperta in relazione alla navigazione effettuata;*

b) *possono essere esentate dalla tenuta della carta nautica di cui alla lettera* a) *le sole navi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare, a condizione che i comandanti siano istruiti e aggiornati sulla conformazione della laguna e dei canali nonché sulle linee esercite e siano a tal fine valutati dalla società armatrice anche attraverso adeguate procedure inserite nel manuale operativo di cui all'articolo 106*-bis.».

Note all'art. 34:

— Si riporta il testo dell'articolo 137 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 137 *(Tabelle bussole)*. — 1. Le navi devono essere dotate di bussole magnetiche secondo le seguenti tabelle:

NAVI DA PASSEGGERI

Servizio	Navigazione internazionale lunga	Navigazione internazionale breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione e nazionale locale
Normale	SI	SI	SI	SI [a]
di governo principale	SI [b]	SI [b]	SI [b]	SI [a] [c]
di governo ausiliaria	SI [e] [f]	SI [e] [f]	SI [e] [f]	NO

DA CARICO

Servizio	Navigazione internazionale lunga e breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione nazionale locale
Normale	SI	SI [d]	SI [a] [d]
di governo principale	SI [b]	SI [c] [d]	SI [a] [c] [d]
di governo ausiliaria	SI [e] [f]	SI [e] [f]	NO

NAVI DA PESCA

Servizio	Navigazione oceanica	Navigazione mediterranea
Normale	SI	SI [d]
di governo principale	SI [b]	SI [c] [d]

——

NOTE: [a] Sulle piccole navi prive di ponte di comando è sufficiente una sola bussola magnetica con funzione di normale e di governo principale. Sulle navi governate direttamente sulla barra, la bussola può essere portatile.

[b] Può essere omessa se esiste bussola giroscopica e se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

[c] Può essere omessa se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

[d] La bussola normale può essere omessa sulle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate quando esiste una bussola magnetica di rotta avente buon dominio orizzontale (110° per lato, partendo da prora).

[e] Può essere omessa quando non esiste stazione di governo ausiliaria.

[f] Può essere omessa quando esiste una ripetitrice della girobussola.

2. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale, lunga o breve, ed a navigazione nazionale, che sono dotate di una sola bussola magnetica, deve essere sistemata una bussola di rispetto completa, ad eccezione della chiesuola, uguale a quella esistente a bordo.

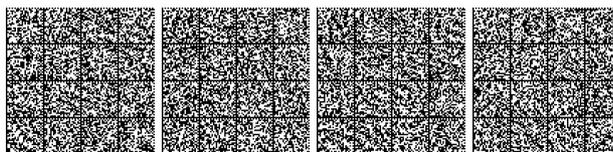
3. Sulle navi dotate di due o più bussole magnetiche almeno una deve essere intercambiabile con la bussola normale.

4. Quando su una nave è ammessa una sola bussola magnetica, questa deve essere considerata come bussola normale, e rispondere per quanto pratico e ragionevole, alle prescrizioni di cui ai commi 5 e 6 del successivo Art. 138, anche se funziona da bussola di rotta.

5. Tutte le bussole magnetiche devono essere munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale lunga, le chiesuole delle bussole magnetiche devono essere dotate dell'apposito alloggio per la sbarra di *flinders*.

6-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi lagunari sono dotate di bussola magnetica normale con sistema di lettura a riflessione o di bussola magnetica di governo principale;*

b) *le bussole magnetiche sono munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.*

6-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione del presente articolo.*».

Note all'art. 35:

— Si riporta il testo dell'articolo 138 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 138 *(Bussola magnetica normale)*. — 1. La bussola normale deve essere sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e deve avere una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri o di corpi celesti; per settori di orizzonte la cui visuale risultasse sostanzialmente interrotta da sovrastrutture, alberi, gru, carri ponte, ecc. si dovrà provvedere con altri sistemi di rilevamento opportunamente disposti.

2. Sulle navi per le quali, in base alla tabella del precedente Art. 137 è ammesso che la bussola di rotta abbia funzione anche di bussola normale, non è necessario che sia assicurato il rilevamento dei corpi celesti ed è consentita l'interruzione dell'orizzonte fra finestrino e finestrino della stazione di governo ridotta al minimo indispensabile.

Devono essere previsti mezzi che permettano di prendere rilevamenti su un'area di orizzonte il più prossimo possibile a 360°.

3. La bussola normale deve essere sistemata nel piano di simmetria della nave e deve essere facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale deve essere sistemato un efficiente portavoce.

Per piccole navi abilitate a navigazione entro 20 miglia dalla costa, può essere ammesso di sistemare la bussola normale fuori del piano di simmetria della nave. Di ciò si dovrà tenere conto nella compensazione.

4. La bussola normale deve essere sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidezza sufficiente ad evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico.

5. La bussola normale deve essere dotata di cerchio azimutale.

6. La bussola normale deve essere sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non siano inferiori a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico ferme restando le prescrizioni del successivo art. 140.

6-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 6 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *la bussola normale è sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e ha una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri;*

b) *la bussola normale è sistemata, per quanto possibile, nel piano di simmetria della nave ed è facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Di ciò si tiene conto nella compensazione. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale è sistemato un efficiente portavoce;*

c) *la bussola normale è sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidezza sufficiente a evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico;*

d) *la bussola normale è dotata di cerchio azimutale su navi aventi stazza lorda superiore a 500 tonnellate, se non dotate di radar;*

e) *la bussola normale è sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non sia inferiore a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico, ferme restando le prescrizioni di cui all'articolo 139, comma 4*-bis.».

Note all'art. 36:

— Si riporta il testo dell'articolo 139 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 139 *(Bussole magnetiche di governo)*. — 1. Le bussole di governo principale (di rotta) devono, di regola, essere sistemate sul piano di simmetria della nave: sono ammesse deroghe di lieve entità per quelle bussole di rotta che non esplicano la funzione di bussola normale. Esse devono essere sistemate in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento.

2. La sovrastruttura entro cui è sistemata la bussola di rotta deve essere di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture, sia dal ponte di sostegno della sovrastruttura sia di quest'ultima, siano disposte per quanto possibile simmetricamente rispetto alla bussola e ad una distanza da essa non inferiore al 65 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

3. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso devono essere disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.

4. Le bussole magnetiche che sono situate presso stazioni di governo ausiliarie devono essere sistemate ad una distanza da parti ed oggetti di ferro non inferiore al 50 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

4-bis. *Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le bussole di governo principale (di rotta) sono, di regola, sistemate sul piano di simmetria della nave, in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento;*

b) *l'alloggiamento entro cui è sistemata la bussola di rotta è di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. È ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture siano disposte, per quanto possibile, simmetricamente rispetto alla bussola. La distanza tra l'alloggiamento e il materiale ferroso è preferibilmente non inferiore a un metro o comunque tale da non influire sul funzionamento della bussola stessa. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso sono disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.*».

Note all'art. 37:

— Si riporta il testo dell'articolo 140 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

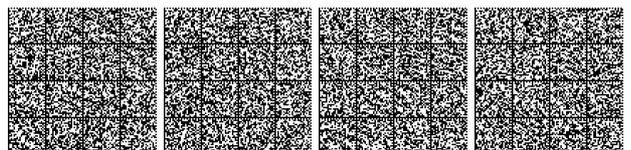
«Art. 140 *(Precauzioni e prescrizioni per le apparecchiature in materiale ferroso e per le apparecchiature e linee elettriche nei riguardi delle bussole magnetiche)*. — 1. Le apparecchiature di materiale ferroso, le apparecchiature elettriche ed i cavi conduttori di corrente continua devono essere sistemati ad opportuna distanza dalle bussole magnetiche, in modo da non provocare in esse deviazioni.

2. Per ciascuna apparecchiatura deve essere determinata la distanza minima dalla bussola normale (distanza di protezione) alla quale può essere installata l'apparecchiatura stessa. Nel caso di grandi apparecchiature è ammesso che le grandi masse ferrose, la cui sostituzione comporterebbe un lavoro considerevole, siano considerate come parte integrante dello scafo e che, pertanto, la determinazione della distanza di protezione sia limitata alle sole parti facilmente smontabili.

3. La distanza di protezione è stabilita dal costruttore ed è debitamente riportata in modo indelebile sull'apparecchiatura.

4. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione non possono essere installati a distanza inferiore a 7 metri dalla bussola normale, salvo per le navi di lunghezza fuori tutto inferiore a 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 5 metri.

5. Le distanze di protezione possono essere ridotte, per la bussola di rotta, al 75 per cento dei valori determinati nei riguardi della bussola normale, ed al 50 cento dei valori stessi, per le bussole di governo secondarie.

6. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione devono distare non meno di 5 metri dalla bussola di rotta e 3,50 metri dalle bussole di governo ausiliarie.

7. Il complesso di cavi elettrici conduttori di corrente continua, esclusi i solenoidi usati per la compensazione, installati a meno di 5 metri dalle bussole magnetiche, deve essere sistemato in modo non induttivo. Le gaffe di sostegno delle condutture elettriche ed i rivestimenti di queste, nelle vicinanze delle bussole magnetiche, devono essere di materiale non ferroso.

8. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione non superiore alla costiera, possono essere esentate dalle prescrizioni inerenti apparecchiature magnetiche ed elettriche e linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo.

8-bis. *Le disposizioni dei commi da 4 a 8 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dalle prescrizioni riguardanti le apparecchiature magnetiche ed elettriche e le linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo;*

b) *l'assenza di influenza di cui alla lettera* a) *è verificata dal compensatore prima dell'entrata in esercizio e in occasione delle compensazioni periodiche.*».

Note all'art. 38:

— Si riporta il testo dell'articolo 141 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 141 *(Sistemazione e collaudi delle bussole magnetiche; compensazione e verifiche periodiche delle stesse).* — 1. Per le navi a scafo metallico la posizione e la sistemazione delle bussole magnetiche devono essere approvate dall'ente tecnico sulla base di disegni sottopostigli in fase di costruzione della nave.

2. Le bussole magnetiche non devono essere sistemate a meno di 2 metri una dall'altra, salvo per navi lunghe fuori tutto meno di 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 1,80 metri.

3. Le bussole magnetiche di dotazione, che devono essere di tipo corrispondente alle norme in vigore, devono essere collaudate dall'ente tecnico prima della loro messa in opera, essere quindi ispezionate a bordo almeno ogni due anni e verificate almeno ogni quattro anni.

4. Prima dell'entrata in esercizio della nave deve essere effettuata la compensazione completa delle bussole magnetiche.

5. La compensazione delle bussole magnetiche deve essere ricontrollata e se del caso ripetuta ogni anno per le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e ogni due anni per le rimanenti navi, con la determinazione della curva delle deviazioni residue. Tali controlli dovranno comunque essere ripetuti nei seguenti casi:

a) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;

b) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;

c) quando la nave sia stata colpita dal fulmine;

d) quando alle bussole normali o di rotta vengano comunque rilevate deviazioni anormali;

e) dopo modifiche alla rete ed alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;

f) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi.

6. La compensazione delle bussole magnetiche di bordo deve essere effettuata da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, devono essere rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, tabelle che, dopo essere state controfirmate dall'autorità marittima, devono essere esposte in punto ben visibile sul ponte di comando.

7. Il Ministero può concedere esenzioni dall'osservanza delle disposizioni del presente articolo.

7-bis. *Le disposizioni dei commi 3, 5, 6 e 7 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *le bussole magnetiche di dotazione sono di tipo approvato corrispondente alle norme in vigore e sono ispezionate a bordo dall'ente tecnico almeno ogni trenta mesi (con una tolleranza in più o in meno di sei mesi) e collaudate almeno ogni cinque anni;*

b) *la compensazione delle bussole magnetiche è ricontrollata e, se del caso, ripetuta ogni cinque anni con la determinazione della curva delle deviazioni residue. I controlli sono comunque ripetuti nei seguenti casi:*

1) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;

2) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;

3) quando la nave sia stata colpita da fulmini;

4) quando vengono comunque rilevate deviazioni anormali alle bussole normali o di rotta;

5) dopo modifiche alla rete e alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;

6) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi;

c) *il controllo periodico e la compensazione delle bussole magnetiche di bordo sono effettuati da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, sono rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, che sono controfirmate dall'autorità marittima e mantenute a disposizione presso la società armatrice. Una copia delle tabelle è conservata a bordo.*».

Note all'art. 39:

— Si riporta il testo dell'articolo 142 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 142 *(Strumenti, dotazioni di rotta e pubblicazioni).* — 1. Le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi e viaggi internazionali brevi devono essere dotate di:

a) un cronometro;

b) un orologio di confronto (mostra o cronografo);

c) due orologi da parete: uno nella stazione di governo principale e uno nel locale macchine;

d) un barometro e un barografo;

e) un termometro e uno psicrometro;

f) due binocoli di tipo prismatico;

g) per le navi non munite di girobussola due semicerchi graduati con alidada di rilevamento sistemati sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio, o semicerchio, sistemati sul ponte di comando in posizione centrale, purché abbia libera la visione almeno nei due quartieri prodieri della nave;

h) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 40 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 8 chilogrammi;

i) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 100 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 15 chilogrammi;

l) ripetitori dell'angolo di barra e contagiri delle eliche indicanti anche il senso di marcia con quadranti opportunamente illuminati, sistemati sul ponte di comando ed in sala macchine nonché sulle alette di plancia delle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento aventi lunghezza 25 metri o più;

m) un solcometro meccanico per navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nonché uno elettromeccanico con indicatori sul ponte di comando ed in sala macchine per navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento;

n) carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche di cui al precedente Art. 136, come portolani, effemeridi astronomiche, elenchi dei fari, fanali e segnalamenti marittimi, annuari delle maree, tavole nautiche, radioservizi, pubblicazioni varie di aggiornamento, norme per la tenuta ed aggiornamento delle pubblicazioni nautiche edite dai servizi idrografici di Stato;

o) compasso, parallele e rapportatore: doppia dotazione per tutte le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi o brevi;

p) codice dei segnali per tutte le navi abilitate a navigazione oltre 20 miglia dalla costa e per tutte le navi munite di apparato radioelettrico;

q) una serie completa delle bandiere prescritte dal codice dei segnali ed inoltre le bandiere del proprio nominativo internazionale;

r) lampada per segnalazioni diurne con le prescritte lampadine di rispetto;

s) due sestanti;

t) codice della navigazione e relativo regolamento, codice civile, presente regolamento; regolamento per evitare gli abbordi in mare, legge n. 616 del 6 giugno 1962 sulla sicurezza della navigazione, convenzione.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale devono avere le dotazioni di cui al precedente comma 1, con le seguenti varianti:

se non è imbarcato almeno un diplomato capitano di lungo corso non sono prescritti il sestante, il cronometro, l'orologio di confronto, le effemeridi astronomiche e gli annuari delle maree;

non è prescritta la dotazione del codice civile;

è sufficiente la dotazione di:

a) un binocolo di tipo prismatico;

b) uno scandaglio con sagola debitamente graduata per fondali di 40 metri.

3. Le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio, un barometro, uno scandaglio per piccole profondità, un binocolo;

b) due semicerchi di rilevamento sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio o semicerchio, con buona visibilità nei settori prodieri;

c) carte nautiche, portolani, elenchi dei fari, fanali e segnalamenti marittimi, in relazione ai viaggi da effettuare;

d) compasso, parallele e rapportatore;

e) codice della navigazione e relativo regolamento, regolamento per evitare gli abbordi in mare e codice dei segnali nei casi previsti dal precedente comma 1;

f) le bandiere del proprio nominativo internazionale, per le navi alle quali è stato assegnato.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale litoranea e locale devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio;

b) uno scandaglio;

c) carte nautiche della zona;

d) bandiere del nominativo, se assegnato;

e) codice dei segnali, nei casi previsti dal precedente comma 1.

4-bis. *Le navi lagunari hanno le seguenti dotazioni:*

a) *un orologio, anche digitale;*

b) *uno scandaglio a mano;*

c) *la tabella del codice internazionale dei segnali;*

d) *un sistema di identificazione automatica (AIS), se di stazza lorda superiore a 150 tonnellate. Le caratteristiche tecniche, per le nuove installazioni, e di utilizzo dell'apparecchiatura sono determinate dal Ministero. Non è necessario che l'apparecchiatura sia interfacciata al dispositivo di indicazione della prora.*».

Note all'art. 40:

— Si riporta il testo dell'articolo 145 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 145 *(Materiali di servizio e dispensa dai materiali di rispetto per le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale, litoranea, locale e nelle acque protette della laguna di Venezia)*. - 1. Le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale e a navigazione litoranea devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente art. 144. Le navi abilitate a navigazione locale devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente art. 144 punti *a)*, *b)*, *c)*, *d) e)*.

2. Per le navi di cui al precedente comma non sono prescritti i materiali di rispetto, salvo che per le navi abilitate a navigazione costiera.

2-bis. *Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali vale la seguente:*

a) *le navi lagunari a propulsione meccanica, oltre agli strumenti e alle dotazioni di cui agli articoli 71, comma 1*-bis *e 142, comma 4*-bis*, hanno i seguenti materiali di servizio:*

1) alberatura, secondo i piani della nave;

2) un altoparlante autonomo portatile, se di stazza lorda superiore o uguale a 25 tonnellate.

2-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.*».

Note all'art. 43:

— Si riporta il testo dell'articolo 180 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 180 *(Navi usate occasionalmente come rimorchiatori)*. — 1. L'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può autorizzare navi diverse dai rimorchiatori ad eseguire operazioni di rimorchio occasionali qualora ne sia accertata la specifica idoneità per il viaggio prestabilito anche in relazione all'unità da rimorchiare.

1-bis. *Nel caso di società che adottano il manuale di cui all'articolo 106*-bis*, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può abilitare navi lagunari a eseguire operazioni di rimorchio di navi appartenenti alla flotta della società stessa, previo accertamento dell'idoneità anche in relazione alla sistemazione di fanali e segnali e alla categoria di nave da rimorchiare, fatto salvo il disposto di cui all'articolo 110, comma 5*-bis. *L'idoneità è riportata sui documenti di sicurezza.*

1-ter. *Per operazioni di rimorchio di cui al comma 1*-bis *si intendono le operazioni di rimorchio esclusivamente laterale.*

1-quater. *Le operazioni di rimorchio di cui al comma 1*-bis *sono eseguite senza passeggeri a bordo.*

1-quinquies. *Le procedure di rimorchio di cui al comma 1*-bis *sono contenute nel manuale operativo di cui all'articolo 106*-bis *e verificate durante le esercitazioni previste dallo stesso.*».

Note all'art. 45:

— Si riporta il testo dell'articolo 201 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 201 *(Composizione e forza minima dell'equipaggio)*. — 1. Fermo il disposto dell'art. 164 del codice della navigazione, nell'attuazione degli art. 317 dello stesso codice e 426 del relativo regolamento di esecuzione (navigazione marittima) deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo secondo le prescrizioni contenute nel presente libro.

1-bis. *Per le navi lagunari, l'autorità marittima, ai fini della determinazione della composizione dell'equipaggio, tiene conto che la navigazione è effettuata esclusivamente in acque portuali protette e del carattere promiscuo di tali acque.*».

Note all'art. 46:

— Si riporta il testo dell'articolo 203 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

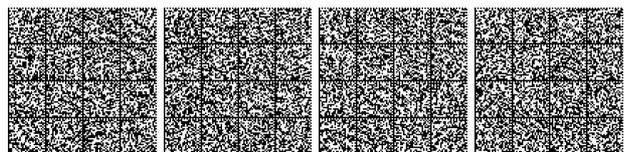
«Art. 203 *(Ruolo di appello)*. — 1. Su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell'equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave. Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio.

Il ruolo d'appello deve essere aggiornato a cura del comandante in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione dell'equipaggio.

2. Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per:

a) la chiusura delle porte stagne, la manovra dei dispositivi per il bilanciamento e per la chiusura delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuoribordo, dei portellini di murata, degli osteriggi, dei portelli ed altre simili aperture della nave, delle porte tagliafuoco e delle serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;

b) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;

c) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, comprese le sistemazioni radioelettriche e gli apparecchi radio portatili, ove esistano;

d) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;

e) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio;

f) l'estinzione degli incendi;

g) l'uso dei mezzi di comunicazione.

3. Sulle navi che trasportano passeggeri, il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, i punti di riunione dei passeggeri nei casi di emergenza e deve stabilire le consegne di ciascun componente del personale del servizio di camera con speciale riguardo ai seguenti adempimenti:

a) avvisare i passeggeri;

b) curare che i passeggeri siano convenientemente vestiti e che indossino in modo appropriato le cinture di salvataggio, assicurandosi che nessuno sia rimasto nelle cabine od altri locali di alloggio;

c) tenere l'ordine nei passaggi e nelle scale e, in generale, regolare il movimento dei passeggeri;

d) radunare i passeggeri ai punti di riunione;

e) disciplinare l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio;

f) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni;

g) impiegare la squadra di pronto intervento.

4. Nel ruolo d'appello debbono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti dall'art. 247, i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere e per i casi d'incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando.

5. Il ruolo di appello deve specificare i nominativi degli ufficiali e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato.

5-bis. *Per le navi lagunari soggette a rotazione del personale per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, il nominativo del membro dell'equipaggio può essere sostituito dalla mansione di bordo e il ruolo d'appello può essere redatto e aggiornato a cura della società armatrice. Il rispetto della verifica della copertura dei ruoli rimane sotto la responsabilità del comando di bordo.*

5-ter. *Le navi lagunari, armate con un solo membro di equipaggio, sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».*

Note all'art. 47:

— Si riporta il testo dell'articolo 204 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 204 *(Libretto o scheda personale)*. — 1. Prima della partenza della nave, il comando di bordo deve munire ogni componente dell'equipaggio di un libretto o scheda personale che contenga oltre alle generalità:

a) la qualifica relativa allo specifico servizio assegnatogli a bordo;

b) le destinazioni nei casi di emergenza e le relative consegne da seguire.

2. Tutti i componenti l'equipaggio devono conoscere il contenuto del proprio libretto o scheda personale.

2-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».*

Note all'art. 48:

— Si riporta il testo dell'articolo 208 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 208 *(Manutenzione ed ispezione da parte del personale di bordo)*. — 1. I mezzi di salvataggio devono essere mantenuti in condizioni di efficienza mediante adeguata manutenzione in modo da essere pronti all'uso immediato. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere dotate di manuali di manutenzione preparati dal costruttore allo scopo di facilitare il compito suddetto.

2. I manuali di manutenzione di cui al precedente comma devono essere redatti in modo semplice e chiaro, illustrati quanto più possibile, e devono includere, in relazione al singolo mezzo di salvataggio:

un elenco delle operazioni di controllo per l'effettuazione delle ispezioni prescritte al successivo comma 5;

istruzioni per le manutenzioni e le riparazioni;

programma delle manutenzioni periodiche;

schema dei punti di lubrificazione e lubrificanti consigliati;

elenco delle parti che possono essere sostituite;

elenco dei fornitori dei pezzi di rispetto;

registro per annotare le ispezioni e le manutenzioni effettuate.

3. Il Ministero può consentire che, in luogo del manuale di cui al comma precedente, vengano forniti alla nave programmi di manutenzione che contengano gli elementi dettagliatamente indicati nello stesso comma.

4. Al fine di effettuare le riparazioni dei mezzi di salvataggio e dei relativi componenti soggetti a rapida usura e che necessitano di periodica sostituzione, devono essere disponibili a bordo i pezzi di rispetto e le dotazioni all'uopo necessari.

5. Le seguenti prove ed ispezioni devono essere eseguite:

a) settimanalmente

(i) i mezzi collettivi di salvataggio, i battelli di emergenza ed i dispositivi per la loro messa a mare devono essere controllati visivamente per assicurarsi che siano pronti all'uso;

(ii) i motori delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza devono essere messi in moto, inserendo la marcia avanti e quella indietro, e mantenuti in funzione per almeno 3 minuti complessivamente. Tale prova non deve essere eseguita quando la temperatura ambiente è inferiore a quella minima stabilita per la loro messa in moto;

b) mensilmente l'ispezione dei mezzi di salvataggio sulla base degli elementi dettagliatamente indicati al precedente comma 2, incluse le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, per accertare che siano al completo ed in buono stato di conservazione. Il risultato dell'ispezione deve essere annotato sul giornale di bordo.

6. I cavi tiranti in acciaio dei paranchi di ammaino devono essere riposizionati, in modo da invertirne le estremità, almeno ogni 30 mesi ed essere rinnovati, quando necessario, in relazione al loro deterioramento, e comunque ogni 5 anni.

7. Le riparazioni e le manutenzioni dei battelli di emergenza gonfiabili devono essere effettuate secondo le istruzioni fornite dal costruttore. A bordo della nave possono essere eseguite, in caso di necessità, riparazioni di emergenza; in tal caso le riparazioni definitive devono avere luogo presso una stazione di servizio autorizzata dal costruttore.

7-bis. *Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 non si applicano alle navi lagunari.».*

Note all'art. 49:

— Si riporta il testo dell'articolo 211 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 211 *(Personale per la manovra degli impianti fissi antincendio)*. — 1. Alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi devono essere destinati gruppi fissi particolarmente addestrati e guidati da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina.

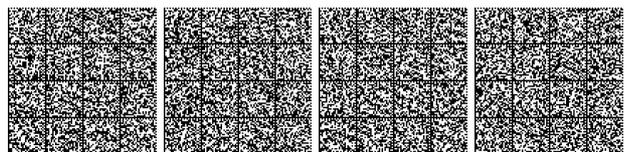
2. I gruppi devono essere costituiti da almeno due uomini e la loro composizione deve essere regolata in modo che sia assicurato in ogni caso l'immediato impiego degli impianti suddetti.

2-bis. *Sulle navi lagunari, alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi è destinato personale particolarmente addestrato e in numero adeguato in relazione alla tipologia della nave e all'organizzazione di emergenza di bordo.».*

Note all'art. 50:

— Si riporta il testo dell'articolo 216 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 216 *(Addestramento del personale sulle navi senza stazione antincendio)*. - 1. Sulle navi che non hanno l'obbligo della stazione antincendio e quindi della squadra vigili del fuoco spetta all'ufficia-

le addetto alla sicurezza di curare l'addestramento di tutte le persone dell'equipaggio ai sensi dell'art. 215 e di esplicare, in quanto applicabili, gli altri compiti dello stesso articolo attribuiti all'ufficiale addetto alla squadra.

1-bis. *Sulle navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate abilitate a trasportare un numero di passeggeri inferiore a 400 l'addestramento dell'equipaggio è curato dalla società armatrice.».*

Note all'art. 51:

— Si riporta il testo dell'articolo 217 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 217 *(Ronda)*. - 1. Su tutte le navi da passeggeri deve essere effettuato un servizio di ronda in modo che tutti i locali ove può svilupparsi un incendio, nonché i locali accessibili al servizio stesso vengano visitati il più frequentemente possibile, in relazione al tipo ed alle dimensioni della nave, ed ogni principio di incendio possa essere prontamente rivelato.

2. Ogni membro della ronda deve essere istruito sulle sistemazioni della nave e sull'ubicazione e funzionamento di tutte le apparecchiature che può essere chiamato ad usare.

3. Deve essere effettuata almeno una ronda dalla mezzanotte alle quattro.

4. Sulle navi che debbono avere la squadra dei vigili del fuoco, questi partecipano alle ronde, che devono essere effettuate almeno due volte durante il giorno ed almeno tre volte durante la notte.

5. Alla fine di ogni ronda, deve essere fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che ne prende nota nel giornale nautico.

6. I locali di alloggio dei passeggeri devono essere convenientemente vigilati durante la notte da apposito personale di guardia.

6-bis. *Sulle navi lagunari, alla fine di ogni ronda, è fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che provvede alla relativa annotazione sul giornale di bordo.».*

Note all'art. 52:

— Si riporta il testo dell'articolo 225 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 225 *(Chiusura delle boccaporte, portellini ed altre aperture)*. — 1. Prima della partenza della nave, tutti i portellini di murata e i controportellini che devono rimanere chiusi durante la navigazione devono essere controllati da personale di bordo permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accertare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.

2. La stessa verifica deve essere fatta per la chiusura del portelloni di murata, delle boccaporte, dei barcarizzi, dei portelloni da merci e di ogni altra apertura che deve rimanere chiusa durante la navigazione, in applicazione delle norme del presente regolamento.

3. Il personale incaricato deve darne notizia, a verifica ultimata, al proprio capo servizio, che deve provvedere a sua volta ad informarne il comandante.

4. All'arrivo della nave in porto, le aperture di cui sopra devono essere aperte soltanto da personale autorizzato, il quale deve riferirne al proprio capo servizio. Di tali operazioni deve essere tempestivamente informato l'ufficiale di coperta di servizio.

4-bis. *Per le navi lagunari, le disposizioni di cui al comma 4 si applicano a nave ormeggiata.*

5. Opportune istruzioni devono essere date dal comando di bordo perché durante la navigazione i portellini e le altre aperture che devono rimanere chiusi non siano aperti all'insaputa del comandante; personale specificatamente incaricato deve controllare giornalmente, in navigazione, lo stato di chiusura degli stessi.».

Note all'art. 53:

— Si riporta il testo dell'articolo 226 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 226 *(Controlli delle chiusure stagne)*. — 1. Tutti i mezzi di chiusura stagna di passaggi attraverso paratie e ponti stagni devono essere mantenuti in perfetto stato ed ispezionati da un ufficiale di macchina che ne abbia l'incarico permanente, prima di ogni partenza, per accertarne la buona manutenzione e la sicura manovrabilità. Il direttore di macchina deve riferire al comandante sull'esito dell'ispezione.

1-bis. *Per le navi lagunari, i controlli di cui al comma 1 si effettuano almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».*

Note all'art. 54:

— Si riporta il testo dell'articolo 227 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 227 *(Precauzioni per prevenire gli incendi)*. — 1. Il comando di bordo deve vigilare affinché:

a) sia osservato il divieto di fumare:

in coperta, durante l'imbarco dei combustibili liquidi, in prossimità dei punti d'imbarco e degli sfoghi d'aria dei depositi di riempimento;

nelle stive, durante le operazioni di carico e scarico;

in prossimità delle pompe per combustibili;

in tutti i locali nei quali fumare sia pericoloso e nei quali apposite targhe devono segnalare il divieto di fumare;

b) non siano abbandonati o gettati fuori bordo, ancora accesi, fiammiferi e mozziconi di sigari o sigarette, che devono essere, invece, in qualunque modo spenti in appositi portacenere distribuiti per tutta la nave;

c) i liquidi combustibili e le sostanze pericolose in genere non siano conservati in magazzini, depositi, cambuse e armadi personali, ma collocati nell'apposito locale infiammabili;

d) gli apparecchi elettrodomestici, quali stufe, ferri da stiro, bollitori e simili, il cui uso deve sempre essere autorizzato dal comando di bordo, non siano lasciati sotto tensione in assenza di coloro che li adoperano;

e) gli stracci, i rifiuti, gli imballaggi e simili non siano lasciati abbandonati ma tempestivamente rimossi e raccolti in speciali recipienti;

f) l'impianto elettrico non sia arbitrariamente modificato o manomesso;

g) non si faccia uso, per le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, a meno che un duplicato della chiave non venga depositato nella custodia di emergenza di bordo;

h) prima della partenza sia effettuato un accurato controllo su tutta la nave nei riguardi di possibili pericoli d'incendio, specialmente se la nave è stata sottoposta a lavori.

1-bis. *Per le navi lagunari, il controllo di cui al comma 1, lettera* h)*, si effettua almeno una volta al giorno antecedentemente la prima partenza giornaliera.».*

Note all'art. 55:

— Si riporta il testo dell'articolo 228 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 228 *(Altri controlli)*. — 1. I mezzi di esaurimento e di bilanciamento, nonché le condotte di ventilazione con le relative serrande devono essere controllati con la massima frequenza consentita dal loro numero, con opportuno criterio di rotazione, in modo che gli intervalli fra una verifica e l'altra siano più brevi possibile.

2. Per le navi da passeggeri devono essere inoltre accertati giornalmente gli elementi variabili per la determinazione della stabilità.

3. Per la navi da carico il controllo degli elementi di stabilità deve essere effettuato ogni qualvolta si verifichino notevoli variazioni nelle condizioni di carico.

4. Nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi (acqua, anche di zavorra, o combustibili) può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante.

5. I sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi devono essere eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro.

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 2 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *è verificato, durante l'esercizio, il rispetto della portata massima stabilita dai documenti di stabilità;*

b) *nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi, quali acqua, anche di zavorra, o combustibili, può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante o del personale, appositamente dedicato, della società di cui all'articolo 106*-bis*, comma 1;*

c) *i sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi sono eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro, salvo per le navi delle società di cui all'articolo 106*-bis*, comma 1, per le quali è consentita la possibilità di attuare una procedura equivalente*.».

Note all'art. 56:

— Si riporta il testo dell'articolo 229 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 229 *(Mezzi di governo: verifiche e prove)*. — 1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio delle prevista manovra di arrivo o di partenza, la timoneria deve essere verificata e provata dall'equipaggio sotto il controllo di un ufficiale di coperta e di un ufficiale di macchina. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, una prova di funzionamento di quanto segue.

a) la macchina di governo principale ed ausiliaria;

b) i sistemi di telecomando della macchina di governo;

c) le apparecchiature di comando in plancia;

d) la fonte di emergenza di alimentazione di potenza;

e) la correttezza delle informazioni fornite dagli indicatori degli angoli di barra;

f) gli allarmi per interruzione dell'alimentazione dell'energia al sistema di comando della macchina di governo;

g) gli allarmi per avarie alle unità di potenza della macchina di governo.

2. Le verifiche e prove devono includere:

a) lo spostamento completo del timone secondo le prestazioni che la macchina di governo deve dare;

b) un esame visivo della macchina di governo e suoi collegamenti meccanici;

c) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra la plancia ed il locale macchina di governo.

3. In plancia e nel locale macchina di governo devono essere permanentemente disponibili semplici manuali di istruzioni operative con diagramma a blocchi che mostrino le procedure di passaggio dall'uno all'altro sistema di telecomando e di unità di potenza.

3-bis. *Per le navi lagunari, le verifiche e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.*».

Note all'art. 57:

— Si riporta il testo dell'articolo 230 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 230 *(Controlli e prove di funzionamento prima dell'arrivo e prima della partenza)*. — 1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza dovranno essere eseguite a cura di un ufficiale di coperta, di un ufficiale di macchina, e dell'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni, per quanto di loro competenza, le seguenti prove di funzionamento:

a) strumenti nautici;

b) mezzi di radiocomunicazione;

c) telegrafo di macchina, sistemi di comunicazione interna e ordini manovra;

d) sistemi di allarme di emergenza ottici ed acustici;

e) generatore di riserva e generatore di emergenza (ove esiste);

f) parallelo tra i generatori principali;

g) batterie e circuito elettronico di emergenza compresi i dispositivi automatici;

h) prove di avviamento marcia avanti/indietro della motrice principale (o del passo variabile);

i) prova delle luci esterne, dei fanali e mezzi acustici di segnalamento marittimo;

l) prova delle eliche laterali di manovra (ove esistano);

m) prova salpancore e tonneggi.

1-bis. *Per le navi lagunari, i controlli e le prove di cui al comma 1 sono eseguiti antecedentemente la prima partenza giornaliera.*».

Note all'art. 58:

— Si riporta il testo dell'articolo 233 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 233 *(Appello per esercitazioni di abbandono nave)*. — 1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni deve avere luogo, se possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale appello deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo.

2. Per le navi da carico abilitate a navigazione nazionale o più estesa ogni membro dell'equipaggio deve partecipare mensilmente ad almeno una esercitazione di abbandono nave. Le esercitazioni dell'equipaggio devono essere effettuate entro le 24 ore successive la partenza della nave da un porto se più del 25 per cento dell'equipaggio non ha partecipato, nel mese precedente, ad una esercitazione di abbandono nave.

3. Sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga deve essere fatto un appello dei passeggeri per esercitazione di abbandono nave entro 24 ore dalla partenza.

Tale esercitazione deve comprendere:

la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione, mediante l'allarme prescritto e la verifica che essi siano consapevoli dell'ordine di abbandono nave specificato nel ruolo di appello;

la presentazione delle persone ai punti di riunione e la preparazione per i compiti descritti nel ruolo di appello;

la verifica che passeggeri ed equipaggio siano vestiti in modo appropriato;

il controllo che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;

la preparazione per la messa a mare, la messa in moto ed il funzionamento del motore e l'ammaino di almeno una imbarcazione di salvataggio;

la manovra delle gru delle zattere di salvataggio ammainabili;

la prova dell'illuminazione di emergenza dei punti di riunione e di abbandono nave.

3-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 3 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni ha luogo:*

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) *le società di cui all'articolo 106*-bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.*

3-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.*».

Note all'art. 59:

— Si riporta il testo dell'articolo 234 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 234 *(Appello per esercitazione antincendio)*. — 1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio deve avere luogo, quando possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale esercitazione deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo. Nel corso della esercitazione le istruzioni interessanti l'equipaggio de-

vono essere chiaramente illustrate, rivolgendo particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati e verificando che ogni persona dell'equipaggio conosca il proprio compito e sappia assolverlo. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato ad usare.

2. Sulle navi da carico l'esercitazione predetta deve avere luogo ad intervalli non superiori ad 1 mese.

3. Se una nave parte da un porto dove sia stato sostituito più del 25 per cento dell'equipaggio, una esercitazione di incendio deve avere luogo entro 24 ore dalla partenza.

4. Sulle navi, sia da passeggeri sia da carico, nel corso delle esercitazioni, deve essere scaricato almeno un estintore portatile, il quale deve essere immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. Quando il numero degli estintori di bordo è inferiore rispettivamente a 52 per le navi da passeggeri e a 12 per le altre navi, è sufficiente che ogni estintore portatile sia scaricato una volta ogni 2 anni nel corso delle esercitazioni.

5. Prima della partenza della nave, ed ogni 7 giorni nel caso di viaggi di durata superiore ad una settimana, devono essere provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza (combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio, ecc.).

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio ha luogo:*

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) *nel corso della esercitazione le istruzioni riguardanti l'equipaggio sono chiaramente illustrate; a tal fine è rivolta particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato a usare e, più in generale, di conoscere il proprio compito e di sapere assolverlo;*

c) *nel corso delle esercitazioni, è scaricato almeno un estintore portatile, il quale è immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. È ammesso, in alternativa, l'uso di un estintore portatile caricato ad aria compressa per esercitazione, sul quale è apposto, in modo evidente, un adeguato contrassegno;*

d) *sono provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza quali, ad esempio, combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio;*

e) *le società di cui all'articolo 106*-bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti i controlli effettuati a seguito delle stesse.*

5-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».*

Note all'art. 60:

— Si riporta il testo dell'articolo 235 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 235 *(Esercitazioni per l'«uomo in mare»)*. — 1. L'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» deve essere fatta con frequenza sufficiente affinché il comando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare ed ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. Tale esercitazione comunque deve essere effettuata almeno con frequenza mensile.

2. I passeggeri devono essere preventivamente informati dell'esercitazione.

2-bis. *Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *l'esercitazione per l'emergenza di «uomo in mare» è fatta con frequenza sufficiente affinché il comando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare e ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. L'esercitazione è comunque effettuata:*

1) per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;

2) per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi;

b) *le società di cui all'articolo 106*-bis*, comma 1, che ricevono segnalazioni in merito a carenze nella preparazione dell'equipaggio verificano le cause delle eventuali non conformità, adottano le azioni correttive ritenute più efficaci per la loro rettifica e registrano le attività inerenti ai controlli effettuati a seguito delle stesse.*

2-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e quelle con un solo membro di equipaggio sono esentate dall'applicazione delle disposizioni del presente articolo.».*

Note all'art. 62:

— Si riporta il testo dell'articolo 236 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 236 *(Manovra delle porte stagne e di altri meccanismi di chiusura)*. — 1. Su tutte le navi deve essere effettuata giornalmente la manovra delle porte stagne azionate da energia meccanica e delle porte stagne a cerniera situate nelle paratie trasversali principali, quando tali porte vengano usate in navigazione.

2. Su tutte le navi si deve procedere settimanalmente ad esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti.

3. Ispezioni settimanali devono essere fatte alle porte stagne ed ai meccanismi ed indici ad esse connessi, a tutte le valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché a tutte le valvole il cui funzionamento sia necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.

4. Sulle navi che effettuano viaggi di durata superiore ad una settimana una esercitazione completa di tutti i meccanismi di cui al precedente comma 3 deve essere fatta prima di lasciare il porto; altre esercitazioni devono essere fatte almeno una volta alla settimana durante la navigazione.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 2 e 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi si procede almeno mensilmente a esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti, ad eccezione delle navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, per le quali l'esercitazione è effettuata con cadenza almeno semestrale;*

b) *ispezioni settimanali sono effettuate alle porte stagne e ai meccanismi e indici a esse connessi, alle valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonché alle valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.».*

Note all'art. 63:

— Si riporta il testo dell'articolo 239 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 239 *(Verifiche ed esercitazioni per la manovra dei mezzi di governo)*. — 1. Ad intervalli non superiori ad 1 mese deve essere eseguita, allo scopo di far acquisire esperienza all'equipaggio con tali procedure, una manovra di emergenza dei mezzi di governo comprendente:

a) una prova di manovra della stazione di governo di poppa (ove esiste);

b) una prova del comando diretto del locale macchine di governo;

c) le procedure di comunicazione con la plancia e, dove applicabile, il funzionamento dell'alimentazione alternativa.

1-bis. *Per le navi lagunari, la manovra di cui al comma 1 è eseguita con la seguente frequenza:*

a) *per le navi di stazza lorda superiore o uguale alle 150 tonnellate o con più di due persone di equipaggio, almeno una volta al mese;*

b) *per le navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate o con non più di due persone d'equipaggio, almeno ogni 6 mesi.*

1-ter. *Le navi lagunari di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate sono esentate dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.».*

Note all'art. 64:

— Si riporta il testo dell'articolo 245 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 245 *(Annotazioni sul giornale nautico)*. — 1. Sul giornale generale e di contabilità e sugli altri giornali di bordo per la sola parte di competenza, devono essere annotati tutti i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. prescritti dal presente regolamento.

2. Quando i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, devono essere annotate le ragioni della mancata effettuazione o dell'effettuazione ridotta nonché descritte le operazioni effettuate.

3. Sul giornale generale e di contabilità e sul giornale di macchina devono essere altresì annotati i controlli giornalieri ed occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave.

4. Gli ufficiali o il personale incaricato della tenuta in efficienza delle manutenzioni, ispezioni, controlli, verifiche, prove ed esercitazioni da eseguirsi in conformità al presente regolamento, devono, per quanto di loro competenza, redigere apposito verbale ad ogni esecuzione dell'incarico loro affidato.

4-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 4 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sulle navi di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul giornale di bordo;*

b) *sulle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate le annotazioni sui controlli, esercitazioni e verifiche prescritte dal presente regolamento sono apposte sul registro delle esercitazioni, vidimato dall'autorità marittima;*

c) *quando i controlli, le esercitazioni e le verifiche non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, ne sono annotate le relative ragioni e sono descritte le operazioni svolte;*

d) *sono altresì annotati i controlli giornalieri e occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave. Le società che fruiscono delle previsioni di cui all'articolo 106*-bis *possono adottare una metodologia di registrazione equivalente;*

e) *i modelli dei registri di cui alle lettere* a) *e* b) *sono approvati dall'autorità marittima.».*

Note all'art. 65:

— Si riporta il testo dell'articolo 246 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 246 *(Giornale del servizio antincendio e inventario dei relativi mezzi)*. — 1. Su tutte le navi devono essere tenuti a cura del comando, un giornale antincendio ed un inventario dei mezzi antincendio.

2. Sul primo devono essere registrati:

a) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;

b) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;

c) le visite ed i controlli dell'autorità marittima;

d) l'elenco completo dei componenti, effettivi e riserve, della squadra dei vigili del fuoco, se esiste;

e) tutte le altre indicazioni ritenute opportune.

3. Nell'inventario debbono essere elencate tutte le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave.

4. Le pagine del giornale e dell'inventario devono essere numerate e firmate dall'autorità marittima; nella prima pagina devono essere indicate il numero delle pagine e le date del rilascio del documento.

5. Il giornale e l'inventario debbono essere disponibili per il controllo dell'autorità marittima ad ogni approdo.

5-bis. *Le disposizioni dei commi da 1 a 5 non si applicano alle navi lagunari, per le quali valgono le seguenti:*

a) *sul giornale di bordo o sul registro delle esercitazioni delle navi di stazza lorda superiore o uguale a 150 tonnellate, sono annotati a cura del comando e della società armatrice:*

1) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;

2) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;

3) le visite e i controlli dell'autorità marittima;

4) le altre indicazioni ritenute opportune;

b) *nell'inventario sono elencate le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave;*

c) *le pagine del registro delle esercitazioni e dell'inventario sono numerate e firmate dall'autorità marittima. Nella prima pagina sono indicati il numero delle pagine e la data di rilascio del documento;*

d) *il giornale di bordo e il registro delle esercitazioni sono resi disponibili per il controllo dell'autorità marittima, se richiesto;*

e) *un estratto dell'inventario di cui alla lettera* b) *è mantenuto a bordo.».*

Note all'art. 66:

— Si riporta il testo dell'articolo 254 del citato decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, come modificato dal presente decreto:

«Art. 254 *(Squadra di pronto intervento)*. — 1. Sulle navi da passeggeri deve esistere una squadra di pronto intervento guidata da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina, composta di idoneo personale ed opportunamente attrezzata, con il compito di intervenire prontamente per effettuare speciali operazioni quali, ad esempio, l'apertura di porte o la rimozione di lamiere allo scopo di liberare persone rimaste bloccate nell'interno dei locali, puntellamenti e blocco di vie d'acqua.

2. L'attrezzatura e le dotazioni della squadra suddetta per l'esecuzione di tali operazioni sono stabilite dal Ministero.

2-bis. *Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi lagunari.».*

22G00156

DECRETI PRESIDENZIALI

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 14 settembre 2022.

Programma di investimento per iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria valutabili dall'INAIL.

IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Visto l'art. 1, comma 602 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, il quale stabilisce che «Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 30 giugno 2017, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, sono individuate le iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria, anche con riferimento alle sinergie tra i servizi sanitari regionali e l'INAIL, valutabili da quest'ultimo ente nell'ambito dei propri piani triennali di investimento immobiliare»;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e, in particolare, l'art. 56-*bis* che, al comma 1, prevede che «In relazione alle esigenze di ammodernamento delle strutture sanitarie e di ampliamento della rete sanitaria territoriale, anche conseguenti all'emergenza epidemiologica da COVID-19, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 30 settembre 2021, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, possono essere individuate iniziative di investimento immobiliare di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria, ulteriori rispetto a quelle di cui all'art. 25-*quinquies* del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8»;

Visto, altresì, il comma 2 del citato art. 56-*bis* del decreto-legge n. 77 del 2021, il quale prevede che «Le iniziative di cui al comma 1 sono valutate dall'INAIL nell'ambito dei propri piani triennali di investimento, a valere sulle risorse allo scopo autorizzate, ai sensi dell'art. 8, comma 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 dicembre 2018, concernente l'individuazione, nell'ambito dei piani triennali di investimento dell'INAIL, delle iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria, ai sensi dell'art. 1, commi 602 e 603 della legge n. 232 del 2016;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 febbraio 2021, concernente l'individuazione di ulteriori iniziative, rispetto a quanto riportato nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 dicembre 2018, urgenti e di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria valutabili nell'ambito dei piani triennali di investimento INAIL, ai sensi dell'art. 25-*quinquies* del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8;

Vista la nota prot. 3131/C7SAN del 22 giugno 2017 del presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome con cui viene trasmessa al Ministro della salute la nota prot. 17/77/FS-CR/C7 con la quale si stabilisce che i finanziamenti per le iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria, valutabili dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (di seguito «INAIL») nell'ambito dei propri piani triennali di investimento immobiliare, devono essere coerenti con il decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n. 70 e, in via prioritaria devono essere destinati alla:

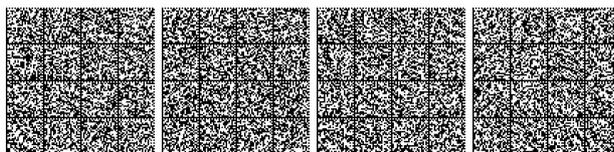
1) realizzazione di nuovo immobile in sostituzione di fabbricato esistente ad elevato rischio e non convenientemente adeguabile sotto il profilo della sicurezza sismica ed antincendio;

2) realizzazione di nuovo immobile in sostituzione di fabbricato esistente strutturalmente ed architettonicamente superato e non adeguabile dal punto di vista funzionale;

3) realizzazione di nuovo immobile in cui saranno allocate funzioni sanitarie per una risposta puntuale, per un determinato bacino di utenza, ad una riscontrabile domanda sanitaria inevasa;

4) realizzazione di nuovo immobile per completare la rete dell'offerta ospedaliera e/o territoriale già prevista nella programmazione regionale e per realizzare economie gestionali ed efficientamento energetico;

5) realizzazione di nuovo immobile che riveste una particolare rilevanza per l'allocazione di attività di eccellenza dell'offerta sanitaria anche sotto il profilo scientifico (IRCSS);

Vista la nota del Ministero della salute prot. 2397 del 2 febbraio 2022, avente ad oggetto l'individuazione delle iniziative di investimento immobiliare di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria ai sensi dell'art. 56-*bis* del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77;

Vista la nota prot. 140253 dell'8 aprile 2022, in parte rettificata con nota prot. 202129 del 24 maggio 2022, con la quale la Regione Abruzzo ha proposto la candidatura dei seguenti nuovi interventi:

a) «Demolizione e ricostruzione dell'immobile denominato «Ala Vecchia» presso il Presidio ospedaliero di Sulmona (AQ) per un importo pari a euro 7.000.000,00;

b) «Nuovo Distretto sanitario di base con annessa una Residenza sanitaria assistenziale (RSA)» per un importo pari a euro 5.662.400,00;

c) «Recupero vecchio ospedale per realizzazione di una RSA. Vecchio ospedale di S. Omero - Casa Campanini» per un importo pari a euro 5.282.218,50;

d) «Realizzazione di una cittadella della salute per servizi di diagnosi e poliambulatoriali - Rustico in contrada Casalena (TE)» per un importo pari a euro 12.960.000,00;

e) «Ristrutturazione di un fabbricato da adibire a uffici ASL o a servizi (TE)» per un importo pari a euro 992.000,00;

f) «Realizzazione di un ampliamento su terreno di proprietà del Distretto sanitario di base di Montorio al Vomano» per un importo pari a euro 2.700.000,00;

g) «Realizzazione "corpo J" nel Polo ospedaliero di Chieti» per un importo pari a euro 50.000.000;

h) «Opere edili ed impiantistiche per ristrutturazione *ex* Presidio ospedaliero "San Camillo" di Chieti» per un importo pari a euro 20.000.000,00;

i) «Ristrutturazione Struttura Esistente - Palazzine "H" ed "I Vecchio presidio ospedaliero di Pescara"» per un importo pari a euro 11.572.989,87;

j) «Ristrutturazione struttura esistente Presidio sanitario zona Carime» per un importo pari a euro 44.263.447,80; Vista la nota prot. 33190/13BA del 7 marzo 2022, con la quale la Regione Basilicata ha proposto la candidatura dell'intervento di «Demolizione e ricostruzione di un nuovo corpo di fabbrica Polo sanitario di via della Fisica Potenza» per un importo pari a euro 35.840.000,00;

Vista la nota prot. 147380 del 25 marzo 2022, successivamente integrata con nota prot. 334114 del 19 luglio 2022, con le quali la Regione Calabria ha proposto la candidatura dei seguenti interventi:

a) «Realizzazione della Palazzina uffici e della foresteria» presso il grande ospedale metropolitano di Reggio Calabria per un importo pari a euro 13.000.000,00;

b) «Ampliamento nuovo Ospedale Morelli di Reggio Calabria» intervento già ritenuto valutabile nell'ambito del piano di investimento INAIL approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 dicembre 2015, per un importo di euro 180.000.000,00, per il quale, a seguito di approfondimenti progettuali, si è reso necessario incrementare l'importo di ulteriori euro 90.000.000,00 portando il costo complessivo dell'intervento a euro 270.000.000,00;

c) «Completamento del Polo onco-ematologico del nuovo Ospedale Morelli» intervento già ritenuto valutabile nell'ambito del piano di investimento INAIL approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 febbraio 2021, per un importo di euro 10.000.000,00, per il quale, a seguito di approfondimenti progettuali, si è reso necessario incrementare l'importo di euro 2.700.000,00, portando così il costo complessivo dell'intervento a euro 12.700.000,00;

d) «Realizzazione nuovo Ospedale di Cosenza», iniziativa già ritenuta valutabile nell'ambito del piano di investimento approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021, per un importo complessivo pari a euro 191.100.000,00, di cui euro 160.500.000,00 riportati nell'allegato A e euro 30.600.000,00 riportati nell'allegato B al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021. A seguito di sopravvenute esigenze, si è reso necessario incrementare l'importo di euro 157.900.000,00, portando pertanto il costo complessivo dell'intervento a euro 349.000.000,00;

e) «Cittadella della salute di Cosenza» per un importo complessivo pari a euro 45.000.000,00;

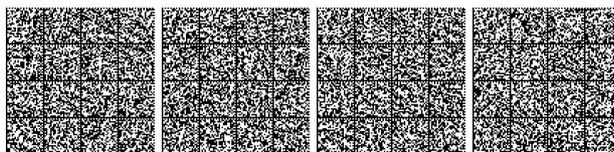
Considerato che con nota prot. 334114 del 18 luglio 2022, la Regione Calabria ha richiesto di espungere gli interventi inseriti nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021, di seguito indicati:

a) «Riqualificazione strutturale ed adeguamento normativo» del PO di Locri - padiglione Piastra importo pari a euro 33.397.678,25 (allegato A al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021);

b) «Riqualificazione strutturale ed adeguamento normativo del PO "Tiberio Evoli" di Melito Porto Salvo - tutti i padiglioni» importo pari a euro 40.198.952,00 (allegato A al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021);

c) «Ristrutturazione dell'intero presidio ospedaliero PO di Castrovillari ASP Cosenza» importo pari a euro 60.500.000,00 (allegato B al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021);

d) «Ristrutturazione dell'intero presidio ospedaliero PO di Cetraro ASP Cosenza» importo pari a euro 48.000.000,00 (allegato B al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021);

e) «Ristrutturazione dell'intero presidio ospedaliero PO di Paola ASP Cosenza» importo pari a euro 21.500.000,00 (allegato B al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021);

Vista la nota prot. 160724.U del 21 febbraio 2022, con la quale la Regione Emilia-Romagna ha proposto le seguenti nuove iniziative:

a) AUSL Piacenza «Nuovo Pronto soccorso di Castel San Giovanni» per un importo pari a euro 3.000.000,00;

b) AUSL Piacenza «Nuovo Centro prelievi di Piacenza, rimessa e sede associative» per un importo pari a euro 3.200.000,00;

c) AO Parma «Nuovo Polo chirurgico/diagnostico dell'emergenza urgenza» per un importo pari a euro 22.500.000,00;

d) AUSL Modena «Nuovo edificio per attività sanitarie del distretto di Sassuolo» per un importo pari a euro 8.640.000,00;

e) AUSL Modena «Nuovo Ospedale di comunità nel Comune di Medolla» per un importo pari a euro 3.530.000,00;

f) AO Modena «Nuova Palazzina ad uso direzionale e didattico presso OSCAE» per un importo pari a euro 15.600.000,00;

g) AO Modena «Nuovo edificio ad uso direzionale laboratori e didattica» per un importo pari a euro 32.400.000,00;

h) AUSL Bologna «Nuova palazzina per formazione, ricerca e direzionale» per un importo pari a euro 19.200.000,00;

i) AO Bologna «Nuovo Polo dei laboratori (*ex* pad. 24)» per un importo pari a euro 10.000.000,00;

j) AO Bologna «Casa di accoglienza» per un importo pari a euro 10.000.000,00;

k) IOR «Nuova palazzina per didattica e ricerca» per un importo pari a euro 3.300.000,00;

l) AUSL Romagna «Nuovo Polo logistico dei servizi di area vasta - AUSL della Romagna» per un importo pari a euro 60.000.000,00;

Vista la nota prot. 5125/P/GEN del 23 marzo 2022 con la quale la Regione Friuli-Venezia Giulia ha proposto le seguenti nuove iniziative:

a) ASFO «PO Spilimbergo» per un importo pari a euro 8.000.000,00;

b) ASFO «Presidio ospedaliero per la salute di Maniago» per un importo pari a euro 5.100.000,00;

c) ASFO «Presidio ospedaliero per la salute di Sacile» iniziativa già inserita nell'ambito dei piani triennali INAIL con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 febbraio 2021, per un importo pari a euro 30.000.000,00. Per completare le opere di messa a norma e riqualificazione è stato necessario incrementare l'importo di euro 11.600.000,00 portando il costo complessivo dell'intervento a euro 41.600.000,00;

d) ASUFC «Distretto di Codroipo» per un importo pari a euro 6.170.000,00;

e) ASUFC «Distretto di Tarcento» per un importo pari a euro 4.700.276,50;

f) ASUFC «IMFR Gervasutta» iniziativa già inserita nell'ambito dei piani triennali INAIL con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021 per un importo di euro 27.000.000,00. Per completare le opere di messa a norma e riqualificazione è stato necessario incrementare l'importo di euro 8.703.983,00 portando il costo complessivo dell'intervento a euro 35.703.983,00;

g) ASUFC «PO San Daniele del Friuli» iniziativa già inserita nell'ambito dei piani triennali INAIL con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021 per un importo di euro 100.000.000,00. Per completare le opere di messa a norma e riqualificazione è stato necessario incrementare l'importo di euro 9.300.000,00 portando il costo complessivo dell'intervento a euro 109.300.000,00;

h) ASUFC «PO Latisana» per un importo pari a euro 13.200.000,00;

i) ASUFC «PO Palmanova» per un importo pari a euro 5.300.000,00;

j) ASUFC «PO Udine» per un importo pari a euro 40.108.622,00;

k) ASUFC «Presidio ospedaliero per la salute di Gemona» per un importo pari a euro 12.270.000,00;

l) ASUGI «PO Cattinara - Trieste» per un importo pari a euro 11.853.600,00;

m) ASUGI «PO Maggiore - Trieste» per un importo pari a euro 1.500.000,00;

n) ASUGI «PO di Gorizia» per un importo pari a euro 3.550.000,00;

o) CRO «IRCCS CRO Aviano» per un importo pari a euro 2.500.000,00;

Vista la comunicazione della Regione Lazio del 31 marzo 2022 con la quale ha proposto la seguente nuova iniziativa: ASL Roma3 «Padiglione Monaldi - Interventi su struttura esistente: demolizione e ricostruzione» per un importo pari a euro 9.129.535,84;

Vista la nota prot. 147913 del 21 febbraio 2022, integrata con nota prot. 179498 del 1° marzo 2022, con le quali la Regione Liguria ha richiesto di espungere gli interventi inseriti nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 febbraio 2021 e, contestualmente, di inserire i medesimi interventi modificando, per ciascuno, il costo complessivo, come di seguito:

a) «Realizzazione del nuovo ospedale del Ponente ligure» per un importo pari a euro 371.844.278,55;

b) «Riqualificazione funzionale e strutturale del Presidio Santa Corona» per un importo pari a euro 145.000.000,00;

Vista la comunicazione della Regione Liguria del 13 giugno 2022 con la quale ha proposto la seguente nuova iniziativa «Progetto Bandiera@Erzelli -Centro di medicina computazionale e tecnologica» per un importo pari a euro 280.000.000,00;

Vista la nota prot. 729 del 17 febbraio 2022, in parte rettificata con nota prot. 801 del 2 marzo 2022 con le quali la Regione Piemonte ha proposto le seguenti iniziative:

a) Casa di comunità presso il Comune di Oulx - Torino», per un importo pari a euro 3.200.000,00;

b) Casa di comunità presso il Comune di Cavagnolo», per un importo pari a euro 3.200.000,00;

c) Casa di comunità presso il Comune di Carignano», per un importo pari euro 3.200.000,00;

d) Casa di comunità presso il Comune di Canale - Cuneo», per un importo pari euro 3.200.000,00;

Vista la nota prot. 1867 del 4 marzo, con la quale la Regione Puglia ha proposto la seguente iniziativa:

«Nuovo plesso dell'Ente ecclesiastico ospedale generale regionale F. Miulli» per un importo pari a euro 50.875.000,00;

Vista la nota prot. 35673 del 24 febbraio 2022, integrata con nota prot. 137932 del 3 giugno 2022, con le quali la Regione Umbria ha proposto le seguenti nuove iniziative:

a) «Realizzazione blocco funzionale all'interno dell'area dell'Azienda ospedaliera Santa Maria di Terni» per un importo pari a euro 100.000.000,00;

b) «Realizzazione Ospedale Narni Amelia» per un importo pari a euro 84.502.728,97 di cui euro 77.802.728,97 per la realizzazione dell'intervento e euro 6.700.000,00 per l'acquisto degli arredi e attrezzature;

Vista la nota prot. PAT/RFS128 del 1° giugno 2022, con la quale la Provincia autonoma di Trento ha proposto la seguente nuova iniziativa: «Lavori di ristrutturazione del padiglione B dell'Ospedale di Arco» per un importo pari a euro 12.000.000,00;

Considerato che le Regioni Campania, Lombardia, Marche, Molise, Sardegna, Sicilia, Toscana, Valle d'Aosta, Veneto e la Provincia autonoma di Bolzano non hanno presentato iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria;

Considerato che l'INAIL provvede ad effettuare la valutazione tecnico-economica dell'investimento alla consegna dei progetti appaltabili ai sensi dell'art. 59 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

Su proposta del Ministro della salute;

Di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali;

Decreta:

Art. 1.

Per le motivazioni in premessa indicate, le iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria valutate nell'ambito dei piani triennali di investimento dell'INAIL e individuate negli elenchi allegati al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 febbraio 2021, sono aggiornate dalle unite tabelle (allegati A e *B)*, che costituiscono parte integrante al presente decreto.

Art. 2.

Ai sensi dell'art. 56-*bis* decreto-legge n. 77 del 2021, sono approvate, nell'ambito dei piani triennali di investimento dell'INAIL, le ulteriori iniziative urgenti di elevata utilità sociale nel campo dell'edilizia sanitaria, individuate nell'unita tabella (allegato *C)*, che costituisce parte integrante del presente decreto secondo i criteri di priorità indicati in premessa.

Il presente decreto è trasmesso ai competenti organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 14 settembre 2022

Il Presidente
del Consiglio dei ministri
DRAGHI

Il Ministro della salute
SPERANZA

Il Ministro del lavoro
e delle politiche sociali
ORLANDO

Registrato alla Corte dei conti il 28 settembre 2022
Ufficio di controllo sugli atti della Presidenza del Consiglio, del Ministero della giustizia e del Ministero degli affari esteri, n. 2434

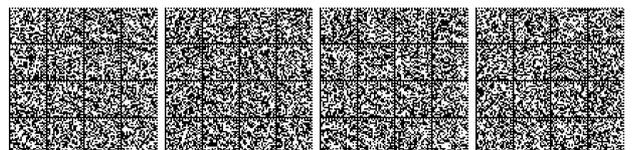
ALLEGATO *A*

AGGIORNAMENTO DELL' ELENCO (ALLEGATO A) AL D.P.C.M. 4 FEBBRAIO 2021				
REGIONE	**AZIENDA**	**PRESIDIO/OSPEDALE/ PADIGLIONE**	**TIPO INTERVENTO**	**STIMA**
Emilia Romagna	Azienda ospedaliero universitaria di Ferrara	Ferrara	Vendita dei corpi di fabbrica n. 34-35-36-37-38-39 dell' Arcispedale.	€ 78.348.816,02
Calabria	ASP Crotone		Realizzazione nuovo edificio polifunzionale	€ 14.000.000,00
Calabria	ASP di Reggio Calabria	Presidio Ospedaliero di "S.Maria degli Ungheresi" di Polistena - Tutti i padiglioni	Riqualificazione strutturale ed adeguamento normativo	€ 35.702.321,75
Calabria	GOM "Bianchi-Melacrino-Morelli" di Reggio-Calabria	Nuovo Ospedale "Morelli" di Reggio Calabria-Blocco Mare A	Completamento polo oncoematologico del nuovo ospedale Morelli	€ 10.000.000,00
Calabria	AO Annunziata di Cosenza	AO "Annunziata"di Cosenza	Realizzazione nuovo ospedale di Cosenza	€ 160.500.000,00
Piemonte	ASL TO5	Nuovo Ospedale ASL T05	Realizzazione nuovo ospedale	€ 202.000.000,00
Piemonte	ASL VCO	Nuovo Ospedale VCO	Realizzazione nuovo ospedale	€ 155.000.000,00
Lazio	ASL Frosinone	Distretto C -Sora via Piemonte	Interventi di riqualificazione, ristrutturazione e adeguamento in territorio sismico (zona 1)	€ 12.776.348,00
Lazio	IRCCS IFO	Regina Elena e San Gallicano- Due nuove palazzine	Realizzazione reparto hospice	€ 10.000.000,00
Lazio	ASL LATINA	Formia	Realizzazione di nuovo ospedale	€ 85.000.000,00
Lazio	ASL RIETI	Rieti	Realizzazione di nuovo ospedale	€ 179.000.000,00
Sardegna	ATS - Azienda Tutela Salute Regione Sardegna - Area Socio Sanitaria Locale di Cagliari		Acquisto di immobile per sede servizi sanitari per la città di Quartu S.E.	€ 14.526.326,00
Friuli Venezia Giulia	AAS5	Presidio Ospedaliero di Sacile	Messa a norma	€ 30.000.000,00
Friuli Venezia Giulia	ASUITS	Edificio Ex-IRFOP	Riqualificazione area acquistata dall'ex ASS1	€ 11.000.000,00
Friuli Venezia Giulia	ASUIUD	IMFR Gervasutta	Riqualificazione messa a norma, ampliamento	€ 27.000.000,00
Valle D'Aosta	AUSL della Valle D'Aosta		realizzazione di una struttura protetta per persone non autosufficienti, polo	€ 11.500.000,00
Umbria	AUSL Umbria N.2	Città della salute Terni	Costruzione di nuovo edificio funzionale al completamento della Città della Salute	€ 26.000.000,00
Umbria	AUSL Umbria N.2	Centro Servizi Azienda Usl Umbria n. 2	Costruzione di nuovo edificio	€ 18.000.000,00
Molise	Azienda sanitaria regionale del Molise	Ospedale SS. Caracciolo - Agnone Isernia	Completamento edificio già realizzato. Allo stato attuale solo opere strutturali	€ 19.000.000,00
Veneto	Azienda Ospedaliera di Padova	Ospedale Policlinico di Padova	Costruzione nuovo Presidio Ospedaliero di Padova Est-San Lazzaro	€ 450.000.000,00
Totale				**€ 1.549.353.811,77**

ALLEGATO *B*

AGGIORNAMENTO DELL' ELENCO (ALLEGATO B) AL D.P.C.M. 4 FEBBRAIO 2021				
REGIONE	**AZIENDA**	**PRESIDIO/OSPEDALE/ PADIGLIONE**	**TIPO INTERVENTO**	**STIMA**
ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA'		Istituto Superiore di Sanità	Realizzazione di un nuovo polo scientifico-tecnologico facente capo all'Istituto superiore di sanità	€ 192.695.769,50
CALABRIA	AO "Annunziata" Cosenza	Nuovo Ospedale di Cosenza	Realizzazione di un Nuovo Ospedale	€ 30.600.000,00
CALABRIA	AO "Pugliese-Ciaccio" Catanzaro	Nuovo Ospedale di Catanzaro	Realizzazione del Nuovo Ospedale di Catanzaro	€ 86.800.000,00
LOMBARDIA	ASST SPEDALI CIVILI DI BRESCIA	P.O. SPEDALI CIVILI - Padiglione Policlinico Satellite	Riqualificazione del Padiglione "Policlinico Satellite" del PO Spedali Civili	€ 169.975.000,00
PIEMONTE	ASL Città di Torino	Città di Torino	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 185.000.000,00
PIEMONTE	ASL TO4	Ospedale di Ivrea	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 140.000.000,00
PIEMONTE	ASL VC	S. Andrea	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 155.000.000,00
PIEMONTE	ASL CN1	CN1 Savigliano	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 195.000.000,00
PIEMONTE	AO SS. Antonio e Biagio e Cesare Arrigo	SS. Antonio e Biagio e Cesare Arrigo	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 300.000.000,00
PIEMONTE	AO S.Croce e Carle di Cuneo	S.Croce e Carle di Cuneo	Realizzazione Nuovo Ospedale	€ 310.000.000,00
FRIULI VENEZIA GIULIA	Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina	PO di Monfalcone	Riqualificazione del Presidio Ospedaliero	€ 80.000.000,00
FRIULI VENEZIA GIULIA	Azienda Sanitaria Universitaria Friuli Centrale	Realizzazione Nuovo Ospedale di Cosenza	Riqualificazione del Presidio Ospedaliero	€ 100.000.000,00
FRIULI VENEZIA GIULIA	Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina	Palazzina ex Centro Tumori	Ristrutturazione della Palazzina ex sede del Centro Tumori	€ 11.000.000,00
Totale				**1.956.070.769,50**

ALLEGATO *C*

NUOVO FABBISOGNO INAIL art. 56-bis D.L. n. 77/2021			
REGIONE	**PRESIDIO/OSPEDALE/ PADIGLIONE**	**TIPO INTERVENTO**	**STIMA**
Abruzzo	"Ala Vecchia" c/o il Presidio Ospedaliero	Demolizione e ricostruzione dell'immobile denominato "Ala Vecchia" c/o il Presidio Ospedaliero di Sulmona (AQ), Via Mazzini n. 100.	7.000.000,00
Abruzzo	Nuovo DSB Roseto	Nuovo Distretto Sanitario di Base con annessa una Residenza Sanitaria Assistenziale (RSA)	5.662.400,00
Abruzzo	Vecchio ospedale di S.Omero - Casa Campanini	Recupero vecchio ospedale per realizzazione di una RSA.	5.282.218,50
Abruzzo	Rustico in c.da Casalena	Realizzazione di una cittadella della salute per servizi di diagnosi e poliambulatoriali	12.960.000,00
Abruzzo	Fabbricato in viale Crucioli, ex Dispensario	Ristrutturazione di un fabbricato da adibire a uffici ASL o a servizi	992.000,00
Abruzzo	Distretto sanitario di Base in Montorio al Vomano	Realizzazione di un ampliamento su terreno di proprietà del Distretto Sanitario di Base di Montorio al Vomano.	2.700.000,00
Abruzzo	Ospedale Clinicizzato "SS. Annunziata" di CHIETI	Realizzazione "corpo J" nel PO di CHIETI	50.000.000,00
Abruzzo	Ex Presidio Ospedaliero "San Camillo" di CHIETI	Opere edili ed impiantistiche per ristrutturazione	20.000.000,00
Abruzzo	Palazzine "H" ed "I Vecchio P.O. di Pescara	Ristrutturazione struttura esistente - Palazzine "H" e "I" Vecchio P.O. di Pescara	11.572.989,87
Abruzzo	Presidio Sanitario Zona Carime	Ristrutturazione struttura esistente - Presidio sanitario zona Carime	44.236.447,80
Basilicata	Azienda Sanitaria Locale di Potenza	Nuova Realizzazione Demolizione e ricostruzione di un uovo corpo di fabbrica Polo Sanitario Via della Fisica Potenza	35.840.000,00
Calabria	GOM Reggio Calabria	Realizzazione della Palazzina Uffici e della Foresteria	13.000.000,00
Calabria	GOM Reggio Calabria	Ampliamento nuovo Ospedale Morelli di Reggio Calabria	90.000.000,00
Calabria	GOM Reggio Calabria	Completamento del Polo Oncoematologico dell'Ospedale di Reggio Calabria	2.700.000,00
Calabria	AO Annunziata Cosenza	Realizzazione Nuovo Ospedale di Cosenza	157.900.000,00
Calabria	AO Annunziata Cosenza	Cittadella della Salute di Cosenza	45.000.000,00
E. Romagna	AUSL Piacenza	Nuovo Pronto soccorso di Castel San Giovanni	3.000.000,00
E. Romagna	AUSL Piacenza	Nuovo centro prelievi di Piacenza, rimessa e sede associative	3.200.000,00
E. Romagna	AO Parma	Nuovo Polo Chirurgico/Diagnostico dell'Emergenza Urgenza	22.500.000,00
E. Romagna	AUSL Modena	Nuovo edificio per attività sanitarie del distretto di Sassuolo	8.640.000,00
E. Romagna	AUSL Modena	Nuovo Ospedale di comunità nel comune di Medolla	3.530.000,00
E. Romagna	AO Modena	Nuova Palazzina ad uso direzionale e didattico presso OSCAE	15.600.000,00
E. Romagna	AO Modena	Nuovo edificio ad uso direzionale laboratori e didattica	32.400.000,00
E. Romagna	AUSL Bologna	Nuova palazzina per formazione, ricerca e direzionale	19.200.000,00
E. Romagna	AO Bologna	Nuovo Polo dei Laboratori (ex pad. 24)	10.000.000,00
E. Romagna	AO Bologna	Casa di accoglienza	10.000.000,00
E. Romagna	IOR	Nuova palazzina per didattica e ricerca	3.300.000,00
E. Romagna	AUSL Romagna	Nuovo Polo Logistico dei Servizi di Area Vasta - AUSL della Romagna	60.000.000,00
F. Venezia Giulia	ASFO	PO Spilimbergo	8.000.000,00
F. Venezia Giulia	ASFO	Presidio Ospedaliero per la Salute di Maniago	5.100.000,00
F. Venezia Giulia	ASFO	Presidio Ospedaliero per la salute di Sacile	11.600.000,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	Distretto di Codroipo	6.170.000,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	Distretto di Tarcento	4.700.276,50
F. Venezia Giulia	ASUFC	IMFR Gervasutta	8.703.983,00

F. Venezia Giulia	ASUFC	PO San Daniele del Friuli	9.300.000,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	PO Latisana	13.200.000,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	PO Palmanova	5.300.000,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	PO Udine	40.108.622,00
F. Venezia Giulia	ASUFC	Presidio Ospedaliero per la Salute di Gemona	12.270.000,00
F. Venezia Giulia	ASUGI	PO Cattinara (Trieste)	11.853.600,00
F. Venezia Giulia	ASUGI	PO Maggiore (Trieste)	1.500.000,00
F. Venezia Giulia	ASUGI	PO di Gorizia	3.550.000,00
F. Venezia Giulia	CRO	IRCCS CRO (Aviano)	2.500.000,00
Lazio	ASL Roma 3	Padiglione Monaldi Interventi su struttura esistente: demolizione e ricostruzione	9.129.535,84
Liguria	ASL 1	Realizzazione del Nuovo Ospedale del ponente ligure _ (Nuovo PO Taggia)	371.844.278,55
Liguria	ASL 2	Riqualificazione funzionale e strutturale del Presidio S. Corona	145.000.000,00
Liguria		Progetto Bandiera Bandiera @Erzelli “Strutture sanitarie e per la ricerca traslazionale”	280.000.000,00
Piemonte	ASL TO 03 (comune OULX)	Casa di comunità	3.200.000,00
Piemonte	ASL TO 04 (comune Cavagnolo)	Casa di comunità	3.200.000,00
Piemonte	ASL TO 05 (comune Carignano)	Casa di comunità	3.200.000,00
Piemonte	ASL CN2 (Comune Canale)	Casa di comunità	3.200.000,00
Puglia	Ente Ecclesiastico Ospedale Generale Regionale F. Miulli	Nuova realizzazione	50.875.000,00
Umbria	AO Santa Maria di Terni	Realizzazione del blocco funzionale all'interno dell'area dell'ospedale	100.000.000,00
Umbria	AUSL Umbria 2	Realizzazione Ospedale Narni Amelia	84.502.728,97
P.A. Trento	Ospedale di Arco	"Lavori di ristrutturazione del padiglione B" dell'ospedale di Arco	12.000.000,00
		IMPORTO TOTALE	**1.906.224.081,03**

22A05664

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DECRETO 29 settembre 2022.

Autorizzazione all'organismo Lloyd's Register Group LTD all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Visto il decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, di attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e successive modificazioni;

Vista la nota prot. n. 6345 del 23 aprile 2012, con cui questa Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha emanato i criteri per l'autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali da parte degli organismi di classifica titolari di autorizzazione ed affidamento ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104;

Vista l'istanza di autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali presentata dall'organismo riconosciuto Lloyd's Register Group LTD con nota PEC del 29 settembre 2020, prot. in ingresso n. 23794 in pari data;

Vista la nota PEC prot. n. 24483 del 6 ottobre 2020, con la quale questa direzione generale, avendo provveduto ad una prima verifica dell'istanza pervenuta rispetto ai criteri fissati dalla lettera circolare n. 6543 del 23 aprile 2012, ha rappresentato al Lloyd's Register Group LTD la necessità di integrare l'istanza stessa, per conformarla ai requisiti prescritti dalla citata lettera circolare;

Vista la nota PEC del 24 marzo 2021, protocollata in ingresso con n. 8252 in pari data, con la quale il Lloyd's Register Group LTD ha dato riscontro ad alcune delle richieste di questa direzione generale, avendo soddisfatto i requisiti di cui al punto 3, lettere da *a)* a *d)*, della citata lettera circolare n. 6543 del 23 aprile 2012;

Considerati gli esiti della riunione tenutasi in data 15 luglio 2021, nel corso della quale è stato esaminato il documento «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali» ed. febbraio 2021, sviluppato e trasmesso dal Lloyd's Register Group LTD al fine di raccogliere le procedure operative ed i riferimenti normativi applicabili riferiti alle attività oggetto dell'autorizzazione richiesta;

Vista la nota PEC del 3 novembre 2021, protocollata in ingresso con n. 32018 in pari data, con cui il Lloyd's Register Group LTD ha inviato il documento «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», nella versione rev.1 aggiornata l'8 ottobre 2021, sulla base delle osservazioni fatte da questa direzione generale nel corso della predetta riunione del 15 luglio 2021;

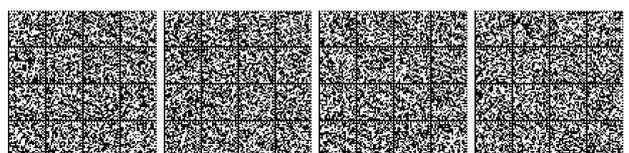
Vista la nota PEC prot. n. 4409 dell'11 febbraio 2022, con la quale questa direzione generale, dopo aver esaminato il documento aggiornato «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», rev.1 dell'8 ottobre 2021, ed avendo riscontrato ancora carenze inerenti circolari di settore emanate dal Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, ha chiesto a quest'ultimo il parere sulla rispondenza della documentazione prodotta dal Lloyd's Register Group LTD, e in particolare del citato documento, alla normativa tecnica in materia di sicurezza della navigazione e alle circolari emanate sul naviglio non SOLAS;

Vista la nota PEC prot. n. 25789 del 24 febbraio 2022, con la quale il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto ha rappresentato la necessità che i contenuti delle «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», rev.1 dell'8 ottobre 2021 fossero integrati al fine di associare la totalità delle disposizioni tecniche emanate dal Comando stesso;

Vista la nota PEC prot. n. 10482 del 31 marzo 2022, con la quale questa direzione generale ha invitato il Lloyd's Register Group LTD a procedere alle integrazioni richieste dal Comando generale del corpo delle capitanerie di porto con la nota sopra citata;

Vista la nota PEC dell'8 giugno 2022, protocollata in ingresso con n. 18437 in pari data, con cui il Lloyd's Register Group LTD ha inviato il documento «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», nella versione revisionata rev.2 del 3 giugno 2022, sulla base della richiesta di integrazioni ricevuta;

Vista la nota PEC prot. n. 21318 del 5 luglio 2022, con la quale questa direzione generale chiesto al Comando generale del corpo delle capitanerie di porto di confermare che il contenuto del documento «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», rev.2 del 3 giugno 2022 fosse stato debitamente integrato, invitando nel contempo il Lloyd's Register Group LTD a procedere ad alcune ulteriori revisioni;

Vista la nota PEC prot. n. 93759 del 13 luglio 2022, con la quale il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto ha comunicato che in relazione al documento «Linee guida sull'ispezione ed il controllo del naviglio nazionale non soggetto a convenzioni internazionali», rev.2 del 3 giugno 2022 «non scaturiscono ulteriori richieste da parte dello scrivente»;

Considerato che, a seguito dell'esito positivo dell'istruttoria, nel corso della quale è stata valutata soddisfacente la documentazione trasmessa dal Lloyd's Register Group LTD, in allegato all'istanza di rinnovo sopra menzionata e successivamente prodotta, l'organismo in questione è risultato rispondere ai criteri stabiliti per l'autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali;

Considerato che l'organismo riconosciuto Lloyd's Register Group LTD risulta autorizzato ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 per i servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali, con decreto interdirettoriale 3 maggio 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 124 del 29 maggio 2019, con cui è stato approvato il relativo accordo sottoscritto in data 22 marzo 2019;

Ritenuto pertanto di procedere all'autorizzazione del Lloyd's Register Group LTD all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali;

Decreta:

Art. 1.

Finalità dell'autorizzazione

1. All'organismo Lloyd's Register Group LTD è concessa l'autorizzazione all'esercizio delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali.

Art. 2.

Attività autorizzate e norme di riferimento

1. Il Lloyd's Register Group LTD, nell'ambito delle attività di ispezione e controllo del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali per le quali è autorizzato, garantisce le seguenti tipologie di attività, con le relative operazioni di certificazione:

a) operazioni o funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità;

b) assegnazione della linea di massimo carico;

c) stazzatura delle navi;

d) sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare;

e) prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo;

f) controllo tecnico sulle costruzioni navali e per l'esercizio della navigazione;

g) tutte le altre attività concernenti il ruolo di organismo tecnico autorizzato richiamate nella normativa di riferimento e relative agli impianti, alle dotazioni e agli equipaggiamenti di bordo.

2. Nello svolgimento delle attività di ispezione e controllo per le navi mercantili che non rientrano nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali il Lloyd's Register Group LTD fa riferimento alla seguente normativa nazionale:

2.1 Per le attività di cui ai punti *a)*, *b)*, *d)*, *e)* ed *f)*:

legge 5 giugno 1962, n. 616 «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare» e successive modifiche o integrazioni;

2.2 Per l'attività di cui al punto *b)*:

legge 5 giugno 1962, n. 616 «Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare»;

decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579 «Regolamento per l'assegnazione della linea di massimo carico alle navi mercantili»;

2.3 Per l'attività di cui al punto *c)*:

legge 29 giugno 1913, n. 796 «relativa alla stazzatura delle navi»;

decreto luogotenenziale 27 gennaio 1916, n. 202 «Regolamento per la stazzatura delle navi»;

decreto ministeriale 25 luglio 1918 «Istruzioni per la stazzatura delle navi e galleggianti»;

decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1972, n. 988 «Stazzatura di alcuni spazi chiusi al di sopra del ponte superiore o nell'interponte superiore delle navi da carico».

3. Ai fini dell'attività di ispezione e controllo delle unità da pesca, il Lloyd's Register Group LTD fa riferimento alla seguente normativa nazionale:

decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare» (Titolo V) e successive modifiche o integrazioni;

decreto 5 agosto 2002, n. 218 «Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera», come modificato dal decreto 26 luglio 2004, n. 231;

decreto legislativo 18 dicembre 1999, n. 541 «Attuazione delle direttive 97/70/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a ventiquattro metri».

4. Ai fini dell'attività di ispezione e controllo delle unità da diporto, il Lloyd's Register Group LTD fa riferimento alla seguente normativa nazionale:

decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146 «Regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto»;

decreto ministeriale 4 aprile 2005, n. 95 «Regolamento di sicurezza recante norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche»;

5. Ai fini dell'attività di ispezione e controllo delle unità da passeggeri adibite a navigazione nazionale, il Lloyd's Register Group LTD fa riferimento alla seguente normativa nazionale:

decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 «Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali» e successive modifiche o integrazioni;

decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435 «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare» e successive modifiche o integrazioni.

Art. 3.

Condizioni generali

1. La presente autorizzazione è revocata di diritto con il venir meno per il Lloyd's Register Group LTD dell'autorizzazione ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 per i servizi di certificazione statutaria delle navi registrate in Italia rientranti nel campo di applicazione delle convenzioni internazionali, richiamata in premessa.

2. Il Lloyd's Register Group LTD mantiene aggiornata la propria esperienza e conoscenza per quanto concerne le implicazioni che le caratteristiche della flotta nazionale comportano sull'applicazione della normativa nazionale attraverso i lavori dell'apposito comitato.

3. Il Lloyd's Register Group LTD fornisce supporto tecnico specialistico al Ministero attraverso la struttura centrale in ambito nazionale con sede a Napoli.

4. Il Lloyd's Register Group LTD assicura la disponibilità di unità operative con personale tecnico esclusivo qualificato, nell'ambito dell'area territoriale di competenza di tutte le Direzioni marittime, per l'esecuzione delle visite relative alle attività di cui all'art. 3, secondo la distribuzione territoriale proposta nell'istanza di cui alla nota citata in premessa al presente decreto.

5. Il Lloyd's Register Group LTD si impegna a non intraprendere attività che possano dar luogo a conflitti di interesse.

Art. 4.

Interpretazioni

1. Il Lloyd's Register Group LTD riconosce che l'interpretazione degli strumenti applicabili ai sensi della presente autorizzazione, nonché la determinazione delle equivalenze o l'accettazione di sostituzioni di requisiti richiesti da detti strumenti, sono definiti dalla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, e collabora alla loro definizione, ove necessario.

Art. 5.

Informazioni

1. Al rilascio della presente autorizzazione, il Lloyd's Register Group LTD invia alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'elenco ufficiale delle navi registrate in Italia non soggette alle convenzioni internazionali per le quali l'organismo è autorizzato svolgere le attività di cui all'art. 2, comma 1, almeno in forma elettronica in formato MS Excel o compatibile; tale elenco viene aggiornato con frequenza semestrale e contiene almeno le seguenti informazioni, ove pertinenti:

n. IMO;

n. LR;

nome (nome nave);

compartimento nave;

matricola;

GT/SL;

toca sì/no;

organismo di classe precedente;

data entrata in classe;

altra società di classifica;

nome armatore;

servizio nave;

data costruzione.

2. Il Lloyd's Register Group LTD garantisce alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, anche tramite pubblicazione su sito web dell'organismo, l'accesso diretto e gratuito alle banche dati contenenti le informazioni pertinenti sulle navi non soggette alle convenzioni internazionali per le quali l'organismo è autorizzato svolgere le attività di cui all'art. 2, comma 1.

3. Il Lloyd's Register Group LTD invia con frequenza annuale alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in forma cartacea e/o in formato elettronico, in lingua italiana, le norme, i regolamenti nonché relative procedure operative riferite alle attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1.

4. La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne fornisce al Lloyd's Register Group LTD tutta la documentazione necessaria affinché lo stesso possa svolgere le attività autorizzate.

5. Nel caso in cui siano sviluppate nuove norme o siano modificate le norme esistenti riguardanti le ispezioni e i controlli delle navi, il Lloyd's Register Group LTD pubblica le informazioni relative alle norme in corso di aggiornamento sul proprio sito internet con possibilità per la Direzione generale di fornire commenti e/o proposte entro il termine di trenta giorni. Il Lloyd's Register Group LTD tiene conto di eventuali raccomandazioni formulate al riguardo dall'amministrazione.

6. Analogamente, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne contatta quanto prima il Lloyd's Register Group LTD nel caso di sviluppo di modifiche alla normativa applicabile alle attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1.

7. Le normative, le norme, le istruzioni e i modelli di rapporto sono redatti in lingua italiana.

Art. 6.

Monitoraggio e controlli

1. La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne verifica, almeno ogni due anni, che le attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1 siano svolte dal Lloyd's Register Group LTD con propria soddisfazione,

sulla base di ispezioni a campione del naviglio nazionale non soggetto alle convenzioni internazionali per il quale l'organismo svolge le suddette attività.

2. Tali verifiche sono effettuate direttamente da funzionari della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne incaricati a svolgere le funzioni di *auditor*.

3. La frequenza delle verifiche è determinata, tra l'altro, dai risultati delle verifiche stesse; in ogni caso, il periodo che intercorre tra una verifica e l'altra non è comunque superiore a due anni.

4. L'amministrazione si riserva la facoltà di procedere in ogni tempo alle verifiche supplementari infrabiennali che riterrà opportune, dando al Lloyd's Register Group LTD un preavviso scritto di almeno trenta giorni, anche disponendo ispezioni particolareggiate a campione delle navi per le quali l'organismo è autorizzato svolgere le attività di cui all'articolo 2, comma 1.

5. A conclusione della verifica il *team* di *auditor* della direzione redige un rapporto sulle verifiche compiute nel quale sono riportate le non conformità, le osservazioni ed i commenti relativi all'attività di verifica svolta; tale rapporto sarà comunicato al Lloyd's Register Group LTD che farà conoscere le sue osservazioni alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, entro sessanta giorni dal ricevimento del rapporto, con l'indicazione delle azioni preventive e correttive.

Tale comunicazione da parte dell'organismo sarà oggetto di valutazione da parte della direzione generale ai fini dell'accettazione formale delle azioni correttive e preventive intraprese dall'organismo.

6. In ogni caso gli ispettori della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne incaricati delle verifiche ispettive sono vincolati da obblighi di riservatezza.

7. Nel corso delle verifiche, il Lloyd's Register Group LTD si impegna a sottoporre agli ispettori dell'amministrazione incaricati delle verifiche ispettive tutte le pertinenti istruzioni, norme, circolari interne e linee guida e ogni altra informazione e documentazione idonea a dimostrare che le attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1, sono svolte dall'organismo stesso conformemente alla normativa in vigore.

8. In caso di mancato o inadeguato svolgimento delle attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne può disporre, in relazione alla gravità delle non conformità riscontrate nel corso delle verifiche, la sospensione dell'autorizzazione o la revoca della stessa.

9. Il Lloyd's Register Group LTD è consapevole dell'importanza rivestita dall'adempimento agli obblighi di informazione di cui all'art. 5, al fine di consentire alla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne di verificare che l'attività autorizzata sia svolta con propria soddisfazione.

Art. 7.

Riservatezza

1. Per quanto riguarda le attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1, sia il Lloyd's Register Group LTD che l'amministrazione sono vincolati da obblighi di riservatezza.

Art. 8.

Ispettori

1. Ai fini dello svolgimento delle attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1, il Lloyd's Register Group LTD si impegna a far svolgere il servizio ad ispettori che prestino la loro attività alle proprie esclusive dipendenze.

2. La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne consente in via eccezionale, valutandone caso per caso la motivazione, l'utilizzo di ispettori esclusivi alle dipendenze di altri organismi di classifica riconosciuti a livello comunitario, con i quali il Lloyd's Register Group LTD abbia preso accordi.

3. In ogni caso, le prestazioni degli ispettori che non siano dipendenti esclusivi del Lloyd's Register Group LTD sono vincolate al sistema di qualità dell'organismo stesso.

Art. 9.

Responsabilità

1. Il Lloyd's Register Group LTD è direttamente responsabile dell'attività svolta ai sensi del presente decreto, secondo le norme dell'ordinamento giuridico italiano.

Art. 10.

Durata e cessazione dell'accordo

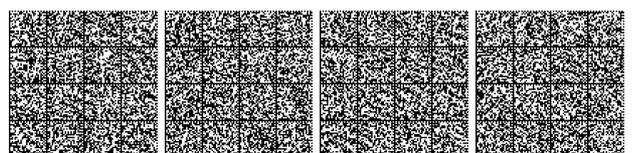
1. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 3, comma 1 e dall'art. 6, commi 7 e 8, l'autorizzazione ha durata di quattro anni a partire dalla data del presente decreto.

2. L'amministrazione si riserva di valutare se confermare o meno la delega al Lloyd's Register Group LTD delle attività autorizzate di cui all'art. 2, comma 1, in base alle esigenze della propria flotta.

3. Ai fini del rinnovo dell'autorizzazione il Lloyd's Register Group LTD, almeno sei mesi prima della scadenza dell'autorizzazione in vigore, presenta apposita domanda di rinnovo con le stesse modalità previste dalla nota n. 6453 del 23 aprile 2012 citata in premessa relativa alla domanda di rilascio dell'autorizzazione.

Art. 11.

Interpretazione

1. Il presente decreto è interpretato e regolato in conformità alla normativa vigente nello Stato italiano, ed in particolare al decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, come emendato, alla legge 5 giugno 1962, n. 616 e al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 29 settembre 2022

Il direttore generale: DI MATTEO

22A05665

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 12 agosto 2022.

Applicazione dello strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo delle disposizioni previste dalla sezione 2.6 del «Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina» nonché modifiche al decreto 9 dicembre 2014 in materia di semplificazione del procedimento amministrativo e programmi di tutela ambientale.

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto l'art. 43 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, relativo alla semplificazione degli strumenti di attrazione degli investimenti e di sviluppo d'impresa;

Considerato che il medesimo art. 43 affida all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a. - Invitalia le funzioni relative alla gestione dell'intervento, ivi comprese quelle relative alla ricezione, alla valutazione ed all'approvazione della domanda di agevolazione, alla stipula del relativo contratto di ammissione, all'erogazione, al controllo ed al monitoraggio dell'agevolazione;

Visto l'art. 3 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013 n. 98, che prevede che il Ministro dello sviluppo economico, con proprio decreto, provvede a ridefinire le modalità e i criteri per la concessione delle agevolazioni e la realizzazione degli interventi di cui al predetto art. 43 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 14 febbraio 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 28 aprile 2014, n. 97, recante l'attuazione del predetto art. 3, comma 4, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, in materia di riforma della disciplina relativa ai Contratti di sviluppo;

Visto, in particolare, l'art. 34 del predetto decreto 14 febbraio 2014 che prevede che il Ministro dello sviluppo economico, con successivo decreto, provvederà a disciplinare le modalità di concessione delle agevolazioni oltre i termini indicati nel comma 2 dello stesso articolo, in conformità alle disposizioni che saranno, nel frattempo, adottate dalla Commissione europea;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 dicembre 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 29 gennaio 2015, n. 23, recante l'adeguamento e l'integrazione dei regimi di aiuti previsti dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2014 alle disposizioni stabilite dal regolamento n. 651/2014, valide per il periodo programmazione 2014-2020, e successive modificazioni e integrazioni;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico 15 dicembre 2020, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 4 febbraio 2021, n. 29, recante la proroga delle misure di aiuto di competenza della Direzione generale per gli incentivi alle imprese in conformità alle modifiche apportate ai regolamenti e alle disposizioni dell'Unione europea in materia;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 28 maggio 2021, n. 126, che dispone, tra l'altro, in merito all'applicazione allo strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo delle previsioni delle sezioni 3.1, 3.6, 3.7 e 3.8 del «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19»;

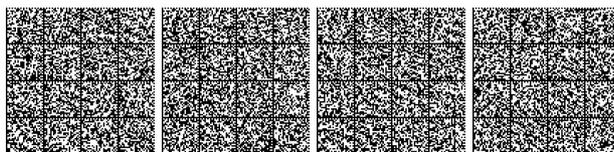
Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico 13 gennaio 2022, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 12 febbraio 2022, n. 36, con il quale sono state definite le modalità di attuazione dell'Investimento 5.2 «Competitività e resilienza delle filiere produttive» del PNRR ed è stato disposto in merito all'applicabilità allo strumento dei Contratti di sviluppo delle disposizioni di cui alla sezione 3.13 del «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19»;

Visto il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 187 del 26 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato e successive modifiche e integrazioni;

Vista la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 328 del 21 dicembre 2018 concernente la promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 2021/447 della Commissione del 12 marzo 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 87 del 15 marzo 2021, che determina valori riveduti dei parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita delle quote di emissioni per il periodo dal 2021 al 2025 ai sensi dell'art. 10-*bis*, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Vista la comunicazione della Commissione europea 2022/C 80/01, concernente la disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 80 del 18 febbraio 2022;

Vista la comunicazione della Commissione europea 2022/C 131/01, concernente il Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 131 del 24 marzo 2022 e successive modificazioni e integrazioni;

Vista, in particolare, la comunicazione della Commissione europea C (2022) 5342 *final* del 20 luglio 2022, concernente modifiche al predetto Quadro temporaneo, e, in particolare, il punto 27 che ha introdotto, nell'ambito del predetto Quadro temporaneo, la sezione 2.6 concernente gli «Aiuti per la decarbonizzazione dei processi produttivi industriali mediante elettrificazione e/o utilizzo di idrogeno rinnovabile e per interventi di efficientamento energetico»;

Considerato che la predetta sezione 2.6 è volta a sostenere la realizzazione di investimenti finalizzati alla decarbonizzazione delle attività industriali, in particolare attraverso l'elettrificazione e le tecnologie che utilizzano idrogeno rinnovabile, e all'efficientamento energetico nell'industria e che dette finalità risultano in linea con gli obiettivi di sviluppo propri dello strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo che consente la finanziabilità di programmi per la tutela ambientale, disciplinati al titolo IV del decreto 9 dicembre 2014;

Considerato, altresì, che la richiamata comunicazione della Commissione europea 2022/C 80/01 consente più ampi margini di intervento a sostegno dei programmi di sviluppo per la tutela ambientale di cui al titolo IV del decreto rispetto a quanto stabilito dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione applicabile allo strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo;

Ritenuto opportuno, al fine di favorire la transizione ecologica del sistema industriale attraverso la riduzione dei danni all'ambiente, un uso più razionale delle risorse naturali, l'introduzione di misure di risparmio energetico e l'impiego di fonti di energia rinnovabili, consentire l'applicazione allo strumento agevolativo dei contratti di sviluppo delle disposizioni recate dalla comunicazione della Commissione europea 2022/C 80/01 e dalla sezione 2.6 del Quadro temporaneo introdotta con la comunicazione della Commissione europea C (2022) 5342 *final* del 20 luglio 2022;

Ritenuto, altresì, opportuno prevedere delle misure di semplificazione alle ordinarie modalità di funzionamento dello strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo;

Decreta:

TITOLO I

MODIFICHE AL DECRETO DEL 9 DICEMBRE 2014 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI E INTEGRAZIONI

Art. 1.

Modifiche al decreto 9 dicembre 2014

1. Al decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 dicembre 2014 e successive modifiche e integrazioni, richiamato in premessa, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nel preambolo, dopo il visto concernente il regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, è inserito il seguente: «Vista la comunicazione della Commissione europea 2022/C 80/01, concernente la disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 80 del 18 febbraio 2022;»;

b) all'art. 4, comma 4, le parole «di concessione delle agevolazioni» sono soppresse;

c) all'art. 8, il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Le agevolazioni di cui al presente decreto si intendono concesse con l'approvazione del programma di sviluppo da parte dell'Agenzia di cui all'art. 9, comma 8.»;

d) all'art. 9:

1) al comma 8 le parole «e a concedere le agevolazioni con una specifica determinazione per ciascuna delle imprese partecipanti al programma di sviluppo. La determinazione di concessione delle agevolazioni deve» sono sostituite dalle seguenti: «e a sottoscrivere una specifica determinazione con le imprese partecipanti al programma di sviluppo. La determinazione deve» e sono soppresse, in fine, le seguenti parole: «di concessione delle agevolazioni»;

2) al comma 10 sono soppresse, in fine, le seguenti parole: «di concessione delle agevolazioni»;

e) all'art. 11, comma 9, le parole «di concessione delle agevolazioni» sono soppresse;

f) all'art. 12, comma 1, dopo le parole «operazioni societarie,» sono inserite le seguenti «inerenti a fusioni, scissioni, conferimenti o cessioni di azienda o di rami di azienda che incidano sui beni agevolati o sulla titolarità delle agevolazioni,»;

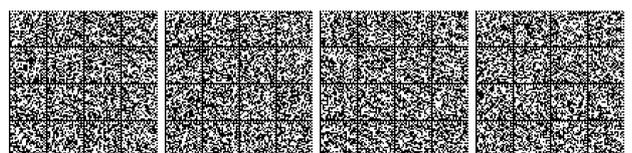
g) all'art. 18, comma 1, le parole «La determinazione di concessione delle agevolazioni» sono sostituite dalle seguenti: «L'efficacia dell'approvazione del programma di sviluppo»;

h) all'art. 19, comma 1, primo periodo e lettera *p)*, le parole «di concessione delle agevolazioni» sono soppresse;

i) all'art. 19-*bis*, comma 15, le parole «La determinazione di concessione delle agevolazioni» sono sostituite dalle seguenti: «L'efficacia dell'approvazione del programma di sviluppo»;

j) all'art. 25, comma 1, le parole «la determinazione di concessione delle agevolazioni» sono sostituite dalle seguenti: «l'efficacia dell'approvazione del programma di sviluppo»;

k) all'art. 26, comma 1, primo periodo e lettera *m)*, le parole «di concessione delle agevolazioni» sono soppresse;

l) all'art. 28, dopo il comma 10 è inserito il seguente: «10-*bis*. Previa notifica dell'aiuto *ad hoc* e successiva approvazione da parte della Commissione europea, i progetti di investimento di cui al presente titolo possono essere, altresì, volti a sostenere un uso efficiente delle risorse da parte delle imprese e la transizione verso un'economia circolare, nei limiti e alle condizioni previste dalla sezione 4.4 della comunicazione della Commissione europea 2022/C 80/01, punto 220, lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)*, e con l'applicazione delle intensità di aiuto previste dalla medesima sezione.»;

m) all'art. 32, comma 1 e 2, le parole «la determinazione di concessione delle agevolazioni» sono sostituite dalle seguenti: «l'efficacia dell'approvazione del programma di sviluppo»;

n) all'art. 33, comma 1, primo periodo e lettera *p)*, le parole «di concessione delle agevolazioni» sono soppresse;

2. Resta confermato tutto quanto disposto dal decreto di cui al comma 1 non espressamente modificato.

TITOLO II

APPLICAZIONE AI CONTRATTI DI SVILUPPO DELLE DISPOSIZIONI PREVISTE DALLA SEZIONE 2.6 DEL QUADRO TEMPORANEO

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente titolo, sono adottate le seguenti definizioni:

a) «decreto»: decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 dicembre 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 29 gennaio 2015, n. 23 e successive modifiche e integrazioni;

b) «Quadro temporaneo»: comunicazione della Commissione europea 2022/C 131/01, concernente il Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 131 del 24 marzo 2022 e successive modificazioni e integrazioni;

c) «soggetto gestore»: Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a. - Invitalia.

Art. 3.

Finalità e ambito di applicazione

1. Al fine di sostenere ed accelerare il percorso di decarbonizzazione delle attività industriali, in particolare attraverso l'elettrificazione e le tecnologie che utilizzano idrogeno rinnovabile e idrogeno elettrolitico, e di efficientamento energetico, anche in funzione di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili importati nel contesto dell'aggressione militare russa contro l'Ucraina, i programmi di sviluppo per la tutela ambientale di cui all'art. 6 del decreto possono avere ad oggetto la realizzazione di interventi coerenti con le disposizioni previste dalla sezione 2.6 del Quadro temporaneo.

2. Le disposizioni di cui al presente titolo II si applicano alle sole domande di contratto di sviluppo presentate al soggetto gestore entro i termini indicati con il provvedimento di cui all'art. 7, comma 4.

Art. 4.

Programmi di sviluppo ammissibili

1. I programmi di sviluppo ammissibili, che non devono comportare un aumento della capacità produttiva complessiva dell'impresa richiedente, devono essere volti a:

a) una riduzione sostanziale delle emissioni di gas serra delle attività industriali che attualmente fanno affidamento sui combustibili fossili come fonte di energia o materia prima;

b) una riduzione sostanziale del consumo di energia nelle attività e nei processi industriali.

2. I programmi di sviluppo di cui al comma 1 devono garantire il perseguimento di almeno uno dei seguenti obiettivi:

a) riduzione di almeno il 40% delle emissioni dirette di gas a effetto serra mediante l'elettrificazione dei processi produttivi o l'utilizzo di idrogeno rinnovabile e di idrogeno elettrolitico in sostituzione dei combustibili fossili. La riduzione delle emissioni deve essere misurata con riferimento alle emissioni dirette medie di gas serra o al consumo energetico registrata nei cinque anni precedenti la domanda di aiuto (emissione media su base annua) e deve tenere conto anche delle effettive emissioni derivanti dalla combustione di biomasse;

b) riduzione di almeno il 20% del consumo di energia in relazione alle attività sovvenzionate. La riduzione dei consumi deve essere misurata con riferimento ai consumi energetici verificatisi nei cinque anni precedenti la domanda di aiuto (consumo medio su base annua).

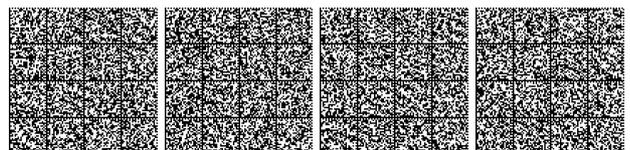
3. Ai fini dell'ammissibilità, i programmi di sviluppo:

a) non devono avere ad oggetto interventi necessari per garantire la mera conformità con le norme dell'Unione in vigore, ma devono indurre l'impresa a intraprendere un investimento che non sarebbe realizzato, o sarebbe realizzato in modo limitato o diverso, senza l'aiuto. Ai predetti fini, le imprese devono dimostrare che avrebbero continuato la loro attività senza modifiche, a condizione che continuare le loro attività senza modifiche non avrebbe comportato una violazione del diritto dell'Unione;

b) qualora finalizzati alla decarbonizzazione attraverso l'uso dell'idrogeno rinnovabile, devono prevedere l'utilizzo di idrogeno prodotto da fonti energetiche rinnovabili secondo le metodologie stabilite per i carburanti liquidi e gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica per il trasporto nella direttiva (UE) 2018/2001; qualora sia previsto l'utilizzo di idrogeno elettrolitico, si applica quanto previsto al punto 53-*quinquies*, lettera *h)*, del Quadro temporaneo;

c) qualora realizzati da imprese esercenti attività rientranti nel sistema di scambio di quote di emissioni (ETS), devono comportare una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'impianto che permetta di scendere al di sotto dei pertinenti parametri di riferimento per l'assegnazione gratuita stabiliti nel regolamento di esecuzione (UE) 2021/447 della Commissione.

4. I programmi di sviluppo di cui al presente titolo II devono essere avviati successivamente alla presentazione della domanda di agevolazioni di cui all'art. 9, comma 1, del decreto, come previsto dall'art. 28, comma 4, del me-

desimo decreto, e devono essere ultimati entro ventiquattro mesi dalla data di concessione delle agevolazioni ovvero entro trenta mesi dalla predetta data nel caso in cui il programma di sviluppo preveda l'utilizzo di idrogeno da fonti rinnovabili o idrogeno elettrolitico. L'entrata in funzione e la piena operatività degli investimenti oggetto dei programmi di sviluppo agevolati deve intervenire entro i predetti termini. Ai fini di cui sopra l'impresa beneficiaria è tenuta:

a) ad inviare tempestivamente al soggetto gestore, e comunque entro i quindici giorni successivi alla scadenza dei predetti termini, una dichiarazione attestante la data di ultimazione del programma di investimenti nonché la data di entrata in funzione degli stessi, ovvero due distinte dichiarazioni qualora l'entrata in funzione risultasse successiva all'ultimazione degli investimenti;

b) a comunicare al soggetto gestore, prima dello scadere dei predetti termini, le motivazioni sottese all'eventuale mancato rispetto dei termini in questione;

c) a trasmettere al soggetto gestore l'ultimo stato avanzamento lavori di cui all'art. 11, comma 7, del decreto entro sessanta giorni dall'ultimazione del programma o dell'entrata in funzione, se successiva.

5. In caso di mancato rispetto del termine di ultimazione e entrata in funzione di cui al comma 4, si applica quanto previsto al punto 53-*quinquies*, lettera *i)*, del Quadro temporaneo.

Art. 5.

Spese ammissibili

1. Le spese ammissibili per la realizzazione degli interventi di cui al presente titolo II sono quelle definite dall'art. 29 del decreto.

2. Ai fini dell'agevolabilità delle spese di cui al comma 1 devono essere considerati agevolabili i costi determinati come differenza tra i costi del programma agevolabile e i risparmi sui costi o le entrate aggiuntive, rispetto alla situazione in assenza dell'aiuto, per tutta la durata dell'investimento.

3. Nell'ambito delle verifiche di cui all'art. 9, comma 7, del decreto, il soggetto gestore procede alla rideterminazione dei costi agevolabili, al fine di valutare l'eventuale conseguimento da parte dell'impresa beneficiaria di utili inaspettati anche in relazione a periodi di prezzi estremamente elevati dell'elettricità o del gas, e delle conseguenti agevolazioni concedibili.

Art. 6.

Agevolazioni concedibili

1. Nel rispetto di quanto previsto dalla sezione 2.6 del Quadro temporaneo, le agevolazioni sono concesse nei limiti delle intensità previste dal punto 53-*quinquies*, lettera *n)*, del Quadro temporaneo e nel rispetto di quanto previsto dalla lettera *b)* del medesimo punto.

2. Le agevolazioni concesse a sensi del presente titolo II non possono essere cumulate con altri aiuti di Stato per gli stessi costi ammissibili.

3. La concessione delle agevolazioni di cui al presente titolo deve intervenire entro i termini previsti dal punto 53-*quinquies*, lettera *i)*, del Quadro temporaneo.

4. Qualora il programma di sviluppo non risulti conforme con quanto previsto dal presente titolo ovvero la concessione delle agevolazioni non intervenga entro i termini di cui al comma 3, le agevolazioni potranno essere concesse, qualora ne ricorrano i presupposti, nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dal titolo IV del decreto.

TITOLO III

DISPOSIZIONI COMUNI

Art. 7.

Disposizioni finali

1. 1. Il presente decreto è efficace dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

2. Le disposizioni di cui all'art. 1 si applicano compatibilmente con lo stato dei procedimenti già avviati.

3. L'applicabilità delle disposizioni di cui al titolo II è subordinata alla notifica di un regime di aiuti alla Commissione europea e alla sua approvazione da parte della commissione medesima.

4. Il Ministero dello sviluppo economico, con proprio provvedimento, definisce i termini per la presentazione delle domande di cui all'art. 3, comma 2, e può fornire le eventuali ulteriori indicazioni necessarie per la corretta attuazione delle disposizioni di cui al titolo II. Il soggetto gestore provvede a rendere disponibile sul proprio sito internet la modulistica utile a richiedere l'applicazione delle presenti disposizioni.

Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 agosto 2022

Il Ministro: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 23 settembre 2022
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali e del turismo, n. 1035

22A05663

DECRETO 28 settembre 2022.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Soc. cooperativa Sparviere 1 a r.l.», in Alessandria del Carretto.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il Titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 luglio 2021, n. 149, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Visti gli articoli 37 e 199, regio decreto 267/1942;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visti in particolare gli articoli 7 e 21-*quinquies* della citata legge 7 agosto 1990, n. 241;

Visto il decreto ministeriale 10 febbraio 2011, n. 65/2011, con il quale la società cooperativa «Soc. cooperativa Sparviere 1 a r.l.», con sede in Alessandria del Carretto (CS), codice fiscale n. 01713200788, è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e la dott.ssa Livia Ferrara è stata nominata commissario liquidatore;

Vista la nota del 9 agosto 2021, con la quale questa autorità di vigilanza ha diffidato il commissario a depositare le relazioni semestrali mancanti e a svolgere gli adempimenti obbligatori alla quale non è seguito alcun riscontro documentale;

Vista la protratta inerzia del commissario, che non ha riscontrato la suddetta nota ministeriale;

Tenuto conto che nella fattispecie, sussistendo evidenti e motivate ragioni di pubblico interesse, si è provveduto ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241 a dare comunicazione dell'avvio del procedimento di revoca all'interessato con nota ministeriale n. 0445956 del 31 dicembre 2021, in applicazione dell'art. 21-*quinquies*, secondo comma, della citata legge 7 agosto 1990, n. 241;

Ritenuto necessario provvedere alla revoca della dott. ssa Livia Ferrara dall'incarico di commissario liquidatore della predetta società cooperativa ed alla contestuale sostituzione dello stesso;

Considerato che il Comitato istituito con la direttiva del Ministro dello sviluppo economico del 9 giugno 2022 e nominato con decreto del 30 giugno 2022, ha individuato nella seduta del 26 settembre 2022 il professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore tenuto conto della terna segnalata dalla competente Direzione generale;

Decreta:

Art. 1.

1. Per le gravi motivazioni indicate in premessa, la dott.ssa Livia Ferrara, ai sensi dell'art. 21-*quinquies* della legge n. 241/1990, è revocata dall'incarico di commissario liquidatore della società cooperativa «Soc. cooperativa Sparviere 1 a r.l.», con sede in Alessandria del Carretto (CS), codice fiscale n. 01713200788.

2. In sostituzione della dott.ssa Livia Ferrara, revocata, considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominata commissario liquidatore della società cooperativa in premessa la dott. ssa Maria Gabriella Marasco, nata a Nicastro (CZ) il 2 dicembre 1966, codice fiscale MRSMGB66T42F888O, con domicilio in Lamezia Terme (CZ) via G. Scaramuzzino n. 172.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 28 settembre 2022

Il Ministro: GIORGETTI

22A05660

DECRETO 28 settembre 2022.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Coop. Gramazio soc. coop. sociale a r.l.», in Cosenza.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Visto il titolo VII, Parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della Crisi d'Impresa e dell'Insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 luglio 2021, n. 149, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Visti gli articoli 37 e 199 regio decreto n. 267/1942;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visti in particolare gli articoli 7 e 21-*quinquies* della citata legge 7 agosto 1990, n. 241;

Visto il decreto direttoriale del 14 giugno 2012 n. 284/2012, con il quale la società cooperativa «Coop. Gramazio soc. coop. sociale a r.l.» con sede a Cosenza, codice fiscale 02254730787, è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e la dott.ssa Livia Ferrara è stata nominata commissario liquidatore;

Vista la nota del 9 agosto 2021, con la quale questa Autorità di vigilanza ha diffidato il commissario a depositare le relazioni semestrali mancanti e a svolgere gli adempimenti obbligatori alla quale non è seguito alcun riscontro documentale;

Vista la protratta inerzia del commissario, che non ha riscontrato la suddetta nota ministeriale;

Tenuto conto che nella fattispecie, sussistendo evidenti e motivate ragioni di pubblico interesse, si è provveduto ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241 a dare comunicazione dell'avvio del procedimento di revoca all'interessato con nota ministeriale n. 0423917 del 17 dicembre 2021, in applicazione dell'art. 21-*quinquies*, secondo comma, della citata legge 7 agosto 1990, n. 241

Ritenuto necessario provvedere alla revoca della dott.ssa Livia Ferrara dall'incarico di commissario liquidatore della predetta società cooperativa ed alla contestuale sostituzione dello stesso;

Considerato che il Comitato istituito con la direttiva del Ministro dello sviluppo economico del 9 giugno 2022 e nominato con decreto del 30 giugno 2022, ha individuato nella seduta del 26 settembre 2022 il professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore tenuto conto della terna segnalata dalla competente Direzione generale;

Decreta:

Art. 1.

1. Per le gravi motivazioni indicate in premessa, la dott.ssa Livia Ferrara, ai sensi dell'art. 21-*quinquies* della legge n. 241/90, è revocata dall'incarico di commissario liquidatore della società cooperativa «Coop. Gramazio soc. coop. sociale a r.l.», con sede in Cosenza, codice fiscale 02254730787.

2. In sostituzione della dott.ssa Livia Ferrara, revocata, considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore della società cooperativa in premessa la dott.ssa Chiara Zizza, nata a Crotone (KR) il 9 aprile 1975, codice fiscale ZZZCHR75D49D122P, con domicilio in Crotone (KR) alla via Nazioni Unite, n. 171.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 28 settembre 2022

Il Ministro: GIORGETTI

22A05661

DECRETO 28 settembre 2022.

Sostituzione del commissario liquidatore della «Primavera - società cooperativa», in San Lucido.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto l'art. 2545-*terdecies* codice civile;

Visto il titolo VII, parte prima, del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante «Codice della Crisi d'impresa e dell'insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155»;

Visto l'art. 390 del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 luglio 2021, n. 149, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Visti gli articoli 37 e 199 regio decreto n. 267/1942;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visti in particolare gli articoli 7 e 21-*quinquies* della citata legge 7 agosto 1990, n. 241;

Visto il decreto ministeriale 26 marzo 2015 n. 123/2015, con il quale la società «Primavera - società cooperativa» con sede in San Lucido (CS), codice fiscale 02507220784, è stata posta in liquidazione coatta amministrativa e la dott.ssa Livia Ferrara è stata nominata commissario liquidatore;

Vista la nota del 9 agosto 2021, con la quale questa autorità di vigilanza ha diffidato il commissario a depositare le relazioni semestrali mancanti e a svolgere gli adempimenti obbligatori;

Vista la nota pervenuta in data 22 settembre 2021, con la quale con la quale la dott.ssa Livia Ferrara ha richiesto di poter usufruire di ulteriori trenta giorni, in seguito alle notevoli difficoltà riscontrate;

Tenuto conto che nella fattispecie, sussistendo evidenti e motivate ragioni di pubblico interesse, si è provveduto ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241 a dare comunicazione dell'avvio del procedimento di revoca all'interessato con nota ministeriale n. 0442131 del 28 dicembre 2021, in applicazione dell'art. 21-*quinquies*, secondo comma, della citata legge;

Ritenuto necessario provvedere alla revoca della dott.ssa Livia Ferrara dall'incarico di commissario liquidatore della predetta società cooperativa ed alla contestuale sostituzione dello stesso;

Considerato che il Comitato istituito con la direttiva del Ministro dello sviluppo economico del 9 giugno 2022 e nominato con decreto del 30 giugno 2022, ha indivi-

duato nella seduta del 26 settembre 2022 il professionista cui affidare l'incarico di commissario liquidatore tenuto conto della terna segnalata dalla competente Direzione generale;

Decreta:

Art. 1.

1. Per le gravi motivazioni indicate in premessa, la dott.ssa Livia Ferrara, ai sensi dell'art. 21-*quinquies* della legge n. 241/90, è revocata dall'incarico di commissario liquidatore della società cooperativa «Primavera - società cooperativa», con sede in San Lucido (CS), codice fiscale 02507220784.

2. In sostituzione della dott.ssa Livia Ferrara, revocata, considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore della società cooperativa in premessa il dott. Fabrizio Lucca, nato a Cagliari (CA) il 23 agosto 1975, codice fiscale LCCFRZ75M23B354Q, con domicilio in Cagliari (CA) via Andrea Galassi, n. 2.

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

2. Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica italiana, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 28 settembre 2022

Il Ministro: GIORGETTI

22A05662

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

UFFICIO PER LE POLITICHE IN FAVORE DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

DECRETO 29 luglio 2022.

Riparto e modalità per l'utilizzazione delle risorse del Fondo per l'inclusione delle persone con disabilità.

IL MINISTRO PER LE DISABILITÀ

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

E

IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e, in particolare, l'art. 12;

Vista la legge 5 febbraio 1992, n. 104, recante «Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate»;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20, recante «Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti», e, in particolare, l'art. 3, comma 1, lettera *c)*, che prevede il controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti sugli «atti normativi a rilevanza esterna, atti di programmazione comportanti spese ed atti generali attuativi di norme comunitarie»;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, recante «Ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Vista la legge 31 dicembre 2009, n. 196, recante «Legge di contabilità e finanza pubblica»;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», e, in particolare, l'art. 3;

Vista la legge 6 novembre 2012, n. 190, recante «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione»;

Visto il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, recante «Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni»;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici»;

Vista la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024»;

Visto il decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19», e, in particolare, l'art. 34, che introduce «misure a tutela delle persone con disabilità», come modificato dall'art. 1, commi 183 e 184, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 novembre 2010, recante «Disciplina dell'autonomia finanziaria e contabile della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri» e, in particolare, l'art. 24-*quater*, che ha istituito l'Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 dicembre 2021, recante approvazione del bilancio di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri per l'anno 2022;

Considerata la rilevazione effettuata dall'Istat relativamente ai dati della popolazione residente in ciascuna delle regioni al 1° gennaio 2022;

Considerato che le risorse di cui all'art. 34, comma 1, del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, sono state iscritte sul capitolo n. 270, «Fondo inclusione delle persone con disabilità», esercizi finanziari 2022 e 2023, dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri;

Tenuto conto che, ai fini dell'adozione del decreto recante disposizioni in tema di cura delle persone con disturbo dello spettro autistico, l'art. 34, comma 2, del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, prescrive l'acquisizione dei concerti del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 6 luglio 2022;

Acquisiti i concerti del Ministro dell'economia e delle finanze in data 13 giugno 2022 con nota prot. n. 6117 e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali in data 6 luglio 2022 con nota prot. n. 6125;

Decreta:

Art. 1.

Risorse finanziarie dedicate alle persone con disturbo dello spettro autistico

1. Il «Fondo per l'inclusione delle persone con disabilità», di cui all'art. 34, commi 1, 2, e 2-*bis*, lettera b-*bis*), del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, trasferito nello stato di previsione del Presidenza del Consiglio dei ministri, prevede una dotazione pari ad euro 50 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per un totale di 100 milioni di euro, destinata a finanziare interventi diretti a favorire iniziative dedicate alle persone con disturbo dello spettro autistico.

Art. 2.

Soggetti destinatari

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono destinate alle regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano, di seguito denominate province autonome, per finanziare interventi e progetti aggiuntivi rispetto alla programmazione regionale, attuati da soggetti pubblici e privati, negli ambiti di intervento di cui all'art. 4, comma 2.

2. A tal fine a ciascuna regione o provincia autonoma è attribuita una quota di risorse secondo il riparto di cui alla Tabella 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, calcolata sulla base della quota di popolazione regionale residente al 1° gennaio 2022, secondo i dati Istat.

Art. 3.

Riparto delle risorse del Fondo

1. Ciascuna regione o provincia autonoma è destinataria del finanziamento previa richiesta accompagnata da un atto di programmazione regionale degli interventi, redatto secondo le modalità di cui all'art. 6 ed in base alle finalità previste dall'art. 4 in coerenza con i bisogni e le peculiarità del territorio, nonché dalla copia della delibera di giunta di cui all'art. 6, comma 2.

2. Ciascuna regione o provincia autonoma provvede al riparto della quota di risorse assegnata ai soggetti beneficiari, per finanziare iniziative dedicate alle persone con disturbo dello spettro autistico negli ambiti di cui all'art. 4.

3. È prevista, in ogni caso, la possibilità di rimodulare il riparto in base ai contributi effettivamente concessi, al fine di evitare residui finanziari.

Art. 4.

Finalità e criteri per l'utilizzazione delle risorse del Fondo

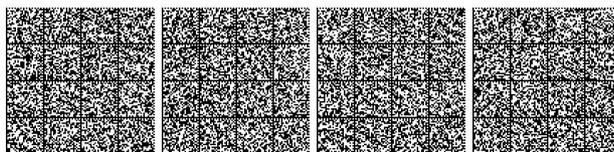
1. La programmazione regionale è redatta nel rispetto delle finalità e degli elementi qualificanti di cui al presente articolo. L'attuazione dei progetti è volta alla promozione del benessere e della qualità della vita delle persone con disturbo dello spettro autistico, assistite in un contesto più ampio di inclusione sociale.

2. Le regioni e le province autonome, sentite le autonomie locali nel rispetto dei modelli organizzativi regionali, individuano nel dettaglio i progetti da attuare nell'ambito delle seguenti tipologie di azioni finanziabili:

a) interventi di assistenza sociosanitaria previsti dalle linee guida sul trattamento dei disturbi dello spettro autistico dell'Istituto superiore di sanità, anche tramite *voucher* sociosanitari da utilizzare per acquistare prestazioni;

b) percorsi di assistenza alla socializzazione dedicati ai minori e all'età di transizione fino ai ventuno anni, anche tramite *voucher*;

c) progetti volti a prestare assistenza agli enti locali, anche associati tra loro, per sostenere l'attività scolastica delle persone con disturbi dello spettro autistico nell'ambito del progetto terapeutico individualizzato e del PEI;

d) progetti finalizzati a percorsi di socializzazione con attività in ambiente esterno (gruppi di cammino, attività musicale, attività sportiva) dedicati agli adulti ad alto funzionamento;

e) progetti che si rivolgono al terzo settore per favorire attraverso attività sociali (sport, tempo ricreativo, mostre) l'inclusione;

f) progetti sperimentali volti alla formazione e all'inclusione lavorativa;

g) interventi volti alla formazione dei nuclei familiari che assistono persone con disturbo dello spettro autistico;

h) progetti sperimentali di residenzialità e per l'abitare supportato finalizzati alla promozione del benessere e alla qualità della vita delle persone con disturbi dello spettro autistico.

3. Le regioni e le province autonome provvedono ad adottare procedure semplificate per l'accesso ai servizi e alle prestazioni di cui al comma 2, al fine di garantirne una celere fruibilità.

Art. 5.

Utilizzo del logo della Presidenza del Consiglio dei ministri

1. Dall'assegnazione del finanziamento discende l'obbligo per i soggetti beneficiari di utilizzare, per tutte le attività di comunicazione e promozione, il logo ufficiale della Presidenza del Consiglio dei ministri con la dicitura «Progetto realizzato con il contributo della Presidenza del Consiglio dei ministri - Ministro per le disabilità» sulla documentazione informativa, comprese eventuali pubblicazioni nei siti internet.

Art. 6.

Trasferimento delle risorse

1. Il trasferimento delle risorse spettanti a ciascuna regione o provincia autonoma viene disposto dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, secondo gli importi indicati nella Tabella 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, a seguito di specifica richiesta contenente le indicazioni di cui all'allegato (Allegato *A)*.

2. A tal fine ciascuna regione o provincia autonoma adotta una delibera di giunta, sentite le autonomie locali nel rispetto dei modelli organizzativi regionali, in cui siano indicati:

a) la tipologia di interventi che si intendono attuare, anche evidenziando come tali interventi si coniugano/si inseriscono con il progetto individuale di cui all'art. 14 della legge 8 novembre 2000, n. 328 (Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali);

b) il riparto delle somme destinate a ciascuna tipologia;

c) i soggetti interessati (comuni, enti del terzo settore, etc.);

d) le modalità di attuazione e il relativo cronoprogramma;

e) i benefici attesi, con l'indicazione delle platee di beneficiari stimati;

f) le risorse destinate a interventi già previsti dalla programmazione regionale.

3. La richiesta di cui al comma 1, corredata da copia della delibera di giunta di cui al comma 2, deve essere inviata in formato elettronico all'indirizzo di posta elettronica certificata: ufficio.disabilita@pec.governo.it entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

4. L'Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, provvede, entro quarantacinque giorni dalla ricezione della richiesta di cui al comma 1, all'erogazione delle risorse destinate a ciascuna regione o provincia autonoma, previa verifica della coerenza degli interventi con le finalità di cui all'art. 4.

5. Le risorse destinate alle regioni e alle province autonome che non inviano la richiesta di cui ai commi 1 e 2 entro il termine di cui al medesimo comma 3 restano nella disponibilità dell'Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, che procede alla ripartizione alle restanti regioni secondo il criterio di cui all'art. 2, comma 2.

6. Le regioni e le province autonome provvedono quindi all'erogazione delle risorse necessarie all'attuazione degli interventi secondo le modalità stabilite con propria delibera.

7. L'erogazione delle risorse per l'annualità 2023 è condizionata alla verifica della documentazione trasmessa ai sensi dell'art. 7, comma 2 dalle regioni e dalle province autonome.

Art. 7.

Monitoraggio

1. Al fine di verificare l'efficace gestione delle risorse di cui all'art. 1 e la corretta destinazione delle stesse al perseguimento delle finalità di cui al presente decreto, anche alla luce del principio generale di trasparenza di cui all'art. 1 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, oltre al rispetto di quanto disposto dall'art. 3, le regioni e le province autonome comunicano alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, le informazioni necessarie al monitoraggio dello stato del procedimento degli interventi finanziati e della effettiva realizzazione degli stessi.

2. Ciascuna regione o provincia autonoma, entro nove mesi dal trasferimento delle risorse assegnate, trasmette:

a) l'elenco dei singoli interventi oggetto del finanziamento recante il relativo costo e cronoprogramma;

b) l'indicazione dei soggetti responsabili dell'attuazione;

c) la tempistica di conclusione delle attività;

d) le modalità di verifica delle attività progettuali adottate dalla regione.

3. In caso di rinunce, revoche ed economie delle risorse assegnate, le regioni e le province autonome, dandone comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, possono riassegnarle.

Art. 8.

Rendicontazione

1. Alla conclusione delle attività, le regioni e le province autonome rendicontano alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità circa l'utilizzo delle risorse assegnate.

2. Ciascuna regione o provincia autonoma trasmette all'UPFPD, entro sei mesi dalla conclusione degli interventi, una relazione di rendicontazione finale che contenga i seguenti elementi:

a) l'importo effettivamente erogato ai soggetti attuatori ed eventuali rimodulazioni effettuate a seguito di rinunce, revoche o economie, secondo quanto previsto dall'art. 7, comma 3;

b) il numero degli interventi realizzati e i risultati conseguiti;

c) l'indicazione del costo finale di ogni singolo intervento con le relative voci di spesa.

3. La Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità, nell'ambito della funzione di vigilanza, provvede al recupero delle risorse erogate in caso di mancata realizzazione dell'intervento previsto.

4. Le regioni e le province autonome provvedono alla restituzione delle risorse a qualunque titolo non utilizzate per le finalità di cui al presente decreto secondo le istruzioni comunicate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità.

Il presente decreto è trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza ed è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, previo visto e registrazione della Corte dei conti.

Roma, 29 luglio 2022

Il Ministro per le disabilità
STEFANI

Il Ministro dell'economia e delle finanze
FRANCO

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali
ORLANDO

Registrato alla Corte dei conti l'8 settembre 2022
Ufficio di controllo sugli atti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero della giustizia e del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, n. 2297

Tabella 1

Regione o Provincia autonoma	Popolazione residente al 1° gennaio 2022 in percentuale (dati Istat)	Quota spettante
Abruzzo	2,16	2.160.000,00
Basilicata	0,92	920.000,00
Calabria	3,13	3.130.000,00
Campania	9,48	9.480.000,00
Emilia-Romagna	7,51	7.510.000,00
Friuli-Venezia Giulia	2,03	2.030.000,00
Lazio	9,69	9.690.000,00
Liguria	2,55	2.550.000,00
Lombardia	16,89	16.890.000,00
Marche	2,53	2.530.000,00
Molise	0,49	490.000,00
Piemonte	7,21	7.210.000,00
Puglia	6,63	6.630.000,00
Sardegna	2,68	2.680.000,00
Sicilia	8,14	8.140.000,00
Toscana	6,23	6.230.000,00
Umbria	1,46	1.460.000,00
Valle d'Aosta	0,21	210.000,00
Veneto	8,23	8.230.000,00
Provincia autonoma Bolzano	0,91	910.000,00
Provincia autonoma Trento	0,92	920.000,00
TOTALI	100,00	100.000.000,00

ALLEGATO *A*

1	TIPOLOGIA DI INTERVENTI DA ATTUARE	- - - - - -
2	RIPARTO SOMME PER CIASCUNA TIPOLOGIA	- - - - - -
3	SOGGETTI INTERESSATI	- - - - - -
4	MODALITÀ ATTUATIVE DEI PROGETTI (v. Allegato B)	- - - - - -
5	BENEFICI ATTESI	- - - - - -
6	PLATEE DI BENEFICIARI STIMATI	- - - - - -
7	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI GIÀ PREVISTI DALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE E RELATIVE FONTI DI FINANZIAMENTO	- - - - - -

22A05690

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

DETERMINA 26 settembre 2022.

Rinegoziazione del medicinale per uso umano «Onbrez Breezhaler», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 685/2022).

IL DIRIGENTE
DEL SETTORE HTA ED ECONOMIA DEL FARMACO

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante «Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che ha istituito l'Agenzia italiana del farmaco e, in particolare, il comma 33, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal Servizio sanitario nazionale tra Agenzia e produttori;

Visto il decreto n. 245 del 20 settembre 2004 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e delle finanze, recante norme sull'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, emanato a norma dell'art. 48, comma 13, sopra citato, come modificato dal decreto n. 53 del Ministero della salute di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze del 29 marzo 2012;

Visto il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale dell'Agenzia italiana del farmaco, pubblicato sul sito istituzionale dell'Agenzia (comunicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 140 del 17 giugno 2016) (in appresso «regolamento»);

Visto il decreto del Ministro della salute del 15 gennaio 2020, con cui il dott. Nicola Magrini è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco con decorrenza dal 2 marzo 2020;

Vista la determina del direttore generale n. 643 del 28 maggio 2020 con cui è stato conferito al dott. Trotta Francesco l'incarico di dirigente del Settore HTA ed economia del farmaco;

Vista la determina del direttore generale n. 1568 del 21 dicembre 2021 con cui è stata conferita al dott. Trotta Francesco la delega, ai sensi dell'art. 10, comma 2, lettera *e)*, del decreto ministeriale 20 settembre 2004, n. 245, per la firma delle determine di classificazione e prezzo dei medicinali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica», con particolare riferimento all'art. 8, comma 10, che prevede la classificazione dei medicinali erogabili a carico del Servizio sanitario nazionale;

Vista la legge 14 dicembre 2000, n. 376, recante «Disciplina della tutela sanitaria delle attività sportive e della lotta contro il *doping*»;

Visto il regolamento (CE) n. 1394/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 novembre 2007 sui medicinali per terapie avanzate, recante modifica della direttiva 2001/83/CE e del regolamento (CE) n. 726/2004;

Visto il regolamento (CE) n. 726/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, che istituisce procedure comunitarie per l'autorizzazione e la vigilanza dei medicinali per uso umano e veterinario e che istituisce l'Agenzia europea per i medicinali;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, recante «Attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernente i medicinali per uso umano»;

Visto il decreto del Ministero della salute del 2 agosto 2019, recante «Criteri e modalità con cui l'Agenzia italiana del farmaco determina, mediante negoziazione, i prezzi dei farmaci rimborsati dal Servizio sanitario nazionale», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 185 del 24 luglio 2020;

Visti gli articoli 11 e 12 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, recante «Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute», convertito, con modificazioni, nella legge 8 novembre 2012, n. 189 e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la determina AIFA del 3 luglio 2006, concernente «Elenco dei medicinali di classe a) rimborsabili dal Servizio sanitario nazionale (SSN) ai sensi dell'art. 48, comma 5, lettera *c)*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326 (Prontuario farmaceutico nazionale 2006)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 156 del 7 luglio 2006;

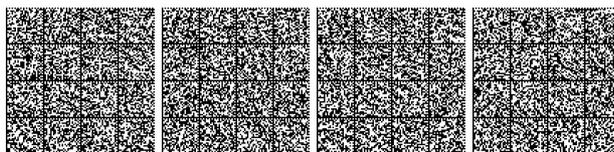
Vista la determina AIFA del 27 settembre 2006, recante «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 227 del 29 settembre 2006;

Vista la determina AIFA n. 432/2010 del 4 agosto 2010, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 202, S.O. n. 210, del 30 agosto 2010, recante «Regime di rimborsabilità e prezzo di vendita del medicinale "Onbrez Breezhaler" (indacaterolo), autorizzata con procedura centralizzata europea dalla Commissione europea»;

Vista la domanda presentata in data 23 dicembre 2021 con la quale la società Novartis Europharm Limited ha chiesto la rinegoziazione delle condizioni negoziali del medicinale «Onbrez Breezhaler» (indacaterolo);

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 25 febbraio 2022;

Visto il parere reso dal Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 20-22 aprile 2022;

Vista la delibera n. 38 dell'8 settembre 2022 del consiglio di amministrazione dell'AIFA, adottata su proposta del direttore generale, concernente l'approvazione dei

medicinali ai fini dell'autorizzazione all'immissione in commercio e rimborsabilità da parte del Servizio sanitario nazionale;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Oggetto della rinegoziazione

Il medicinale ONBREZ BREEZHALER (indacaterolo) è rinegoziato alle condizioni qui sotto indicate.

Indicazioni terapeutiche oggetto della negoziazione: «Onbrez Breezhaler» è indicato come terapia broncodilatatrice di mantenimento nell'ostruzione del flusso aereo in pazienti adulti con broncopneumopatia cronica ostruttiva (BPCO).

Confezione: «300 mcg - polvere per inalazione, capsule rigide - uso inalatorio - blister (PA/ALU/PVC)» 30 capsule + 1 inalatore.

A.I.C.: n. 039664077/E (in base 10).

Classe di rimborsabilità: A.

Prezzo *ex factory* (IVA esclusa): euro 21,95.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 36,23.

Nota AIFA: 99.

Confezione: «150 mcg - polvere per inalazione, capsule rigide - uso inalatorio - blister (PA/ALU/PVC)» 30 capsule + 1 inalatore.

A.I.C. n. 039664026/E (in base 10).

Classe di rimborsabilità: A.

Prezzo *ex factory* (IVA esclusa): euro 21,95.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 36,23.

Nota AIFA: 99.

Riduzione sul prezzo al pubblico, lordo riduzioni di legge, come da condizioni negoziali.

Eliminazione del tetto di spesa.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Onbrez Breezhaler» (indacaterolo) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 26 settembre 2022

Il dirigente: TROTTA

22A05607

DETERMINA 26 settembre 2022.

Rinegoziazione del medicinale per uso umano «Elaprase», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 686/2022).

IL DIRIGENTE
DEL SETTORE HTA ED ECONOMIA DEL FARMACO

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante «Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che ha istituito l'Agenzia italiana del farmaco e, in particolare, il comma 33, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal Servizio sanitario nazionale tra Agenzia e produttori;

Visto il decreto n. 245 del 20 settembre 2004 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e delle finanze, recante norme sull'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, emanato a norma dell'art. 48, comma 13, sopra citato, come modificato dal decreto n. 53 del Ministero della salute di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze del 29 marzo 2012;

Visti il nuovo regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e della nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, di cui è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - del 17 giugno 2016, n. 140;

Visto il decreto del Ministro della salute del 15 gennaio 2020, con cui il dott. Nicola Magrini è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco con decorrenza dal 2 marzo 2020;

Vista la determina del direttore generale n. 643 del 28 maggio 2020 con cui è stato conferito al dott. Francesco Trotta l'incarico di dirigente del Settore HTA ed economia del farmaco;

Vista la determina del direttore generale n. 1568 del 21 dicembre 2021 con cui è stata conferita al dott. Francesco Trotta la delega, ai sensi dell'art. 10, comma 2, lettera *e)*, del decreto ministeriale 20 settembre 2004, n. 245, per la firma delle determine di classificazione e prezzo dei medicinali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica», con particolare riferimento all'art. 8, comma 10, che prevede la classificazione dei medicinali erogabili a carico del Servizio sanitario nazionale;

Visto l'art. 1, comma 401, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019» e successive modifiche e integrazioni;

Vista la legge 27 dicembre 2017, n. 205, «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020» e in particolare l'art. 1, commi 408-409 con i quali è stato previsto un monitoraggio degli effetti dell'utilizzo dei farmaci innovativi e innovativi oncologici sul costo del percorso terapeutico-assistenziale complessivo;

Visto il regolamento (CE) n. 726/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, che istituisce procedure comunitarie per l'autorizzazione e la vigilanza dei medicinali per uso umano e veterinario e che istituisce l'Agenzia europea per i medicinali;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, recante «Attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernente i medicinali per uso umano»;

Visto il decreto del Ministero della salute del 2 agosto 2019 recante «Criteri e modalità con cui l'Agenzia italiana del farmaco determina, mediante negoziazione, i prezzi dei farmaci rimborsati dal Servizio sanitario nazionale», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 185 del 24 luglio 2020;

Visti gli articoli 11 e 12 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, recante «Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute», convertito, con modificazioni, nella legge 8 novembre 2012, n. 189, e successive modifiche e integrazioni;

Vista la determina AIFA del 3 luglio 2006, concernente «Elenco dei medicinali di classe *a)* rimborsabili dal Servizio sanitario nazionale (SSN) ai sensi dell'art. 48, comma 5, lettera *c)*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326 (Prontuario farmaceutico nazionale 2006)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 156 del 7 luglio 2006;

Vista la determina AIFA del 27 settembre 2006, recante «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 227 del 29 settembre 2006;

Vista la determina AIFA n. 2121/2011 del 4 marzo 2011, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 69 del 25 marzo 2011, recante «Regime di rimborsabilità e il prezzo di vendita del medicinale "Elaprase" (idursulfase)»;

Vista la decisione della Commissione europea del 4 aprile 2022 relativa al trasferimento di titolarità (EMEA/H/C/000700/0097) per il medicinale «Elaprase» dalla società Shire Human Genetic Therapies AB alla società Takeda Pharmaceuticals International AG Ireland Branch;

Visto il procedimento avviato d'ufficio nei confronti della società Takeda Pharmaceuticals International AG Ireland Branch in data 8 gennaio 2021 per la rinegoziazione del medicinale «Elaprase» (idursulfasi) - procedura EMEA/H/C/000700;

Vista la domanda presentata in data 4 febbraio 2021 con la quale la società Takeda Italia S.p.a., rappresentante locale della società Takeda Pharmaceuticals International AG Ireland Branch, ha risposto alla richiesta di rinegoziazione delle condizioni negoziali del medicinale «Elaprase» (idursulfasi);

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 1°-3 dicembre 2021 e 8-11 febbraio 2022;

Visto il parere reso dal Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 22 giugno 2022;

Vista la delibera n. 31 del 14 luglio 2022 del consiglio di amministrazione dell'AIFA, adottata su proposta del direttore generale, concernente l'approvazione dei medicinali ai fini dell'autorizzazione all'immissione in commercio e rimborsabilità da parte del Servizio sanitario nazionale;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale ELAPRASE (idursulfasi) nelle confezioni sotto indicate è classificato come segue.

Indicazioni terapeutiche oggetto della negoziazione:

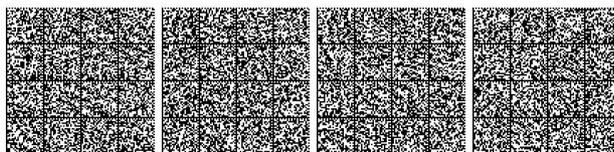
«Elaprase» (idursulfasi) è indicato per il trattamento a lungo termine dei pazienti con sindrome di Hunter (mucopolisaccaridosi II, MPS *II)*.

Confezione:

«2 mg/ml» concentrato per soluzione per infusione – 1 flaconcino 3 ml – uso endovenoso – A.I.C. n. 039403011/E (in base 10) - classe di rimborsabilità: H - prezzo *ex-factory* (IVA esclusa): euro 2.925,00 - prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 4.827,42.

Sconto obbligatorio sul prezzo *ex-factory*, da praticarsi alle strutture sanitarie pubbliche, ivi comprese le strutture sanitarie private accreditate con il Servizio sanitario nazionale, come da condizioni negoziali.

La società, fatte salve le disposizioni in materia di smaltimento scorte, nel rispetto dell'art. 13 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 35, convertito, con modifica-

zioni, nella legge 25 giugno 2019, n. 60, si impegna a mantenere una fornitura costante adeguata al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale.

Art. 2.

Condizioni e modalità di impiego

È chiuso il registro dedicato al monitoraggio dell'uso del medicinale «Elaprase», a base di idursulfase per l'indicazione ammessa alla rimborsabilità: «"Elaprase" è indicato per il trattamento a lungo termine dei pazienti con sindrome di Hunter (mucopolisaccaridosi II, MPS *II)*. Negli studi clinici non sono stati esaminati i soggetti eterozigoti di sesso femminile».

Art. 3.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Elaprase» (idursulfase) è la seguente: medicinali soggetti a prescrizione medica (RR).

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 26 settembre 2022

Il dirigente: TROTTA

22A05608

DETERMINA 26 settembre 2022.

Rinegoziazione del medicinale per uso umano «Hirobriz Breezhaler», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 684/2022).

IL DIRIGENTE
DEL SETTORE HTA ED ECONOMIA DEL FARMACO

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante «Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che ha istituito l'Agenzia italiana del farmaco e, in particolare, il comma 33, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal Servizio sanitario nazionale tra Agenzia e produttori;

Visto il decreto n. 245 del 20 settembre 2004 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e delle finanze, recante norme sull'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, emanato a norma dell'art. 48, comma 13, sopra citato, come modificato dal decreto n. 53 del Ministero della salute di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze del 29 marzo 2012;

Visto il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale dell'Agenzia italiana del farmaco, pubblicato sul sito istituzionale dell'Agenzia (comunicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 140 del 17 giugno 2016) (in appresso «regolamento»);

Visto il decreto del Ministro della salute del 15 gennaio 2020, con cui il dott. Nicola Magrini è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco con decorrenza dal 2 marzo 2020;

Vista la determina del direttore generale n. 643 del 28 maggio 2020 con cui è stato conferito al dott. Trotta Francesco l'incarico di dirigente del Settore HTA ed economia del farmaco;

Vista la determina del direttore generale n. 1568 del 21 dicembre 2021 con cui è stata conferita al dott. Trotta Francesco la delega, ai sensi dell'art. 10, comma 2, lettera *e)*, del decreto ministeriale 20 settembre 2004, n. 245, per la firma delle determine di classificazione e prezzo dei medicinali;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica», con particolare riferimento all'art. 8, comma 10, che prevede la classificazione dei medicinali erogabili a carico del Servizio sanitario nazionale;

Vista la legge 14 dicembre 2000, n. 376, recante «Disciplina della tutela sanitaria delle attività sportive e della lotta contro il *doping*»;

Visto il regolamento (CE) n. 1394/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 novembre 2007 sui medicinali per terapie avanzate, recante modifica della direttiva 2001/83/CE e del regolamento (CE) n. 726/2004;

Visto il regolamento (CE) n. 726/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, che istituisce procedure comunitarie per l'autorizzazione e la vigilanza dei medicinali per uso umano e veterinario e che istituisce l'Agenzia europea per i medicinali;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, recante «Attuazione della direttiva 2001/83/CE (e succes-

sive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernente i medicinali per uso umano»;

Visto il decreto del Ministero della salute del 2 agosto 2019 recante «Criteri e modalità con cui l'Agenzia italiana del farmaco determina, mediante negoziazione, i prezzi dei farmaci rimborsati dal Servizio sanitario nazionale», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 185 del 24 luglio 2020;

Visti gli articoli 11 e 12 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, recante «Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute», convertito, con modificazioni, nella legge 8 novembre 2012, n. 189, e successive modifiche e integrazioni;

Vista la determina AIFA del 3 luglio 2006, concernente «Elenco dei medicinali di classe *a)* rimborsabili dal Servizio sanitario nazionale (SSN) ai sensi dell'art. 48, comma 5, lettera *c)*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003, n. 326 (Prontuario farmaceutico nazionale 2006)», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 156 del 7 luglio 2006;

Vista la determina AIFA del 27 settembre 2006, recante «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 227 del 29 settembre 2006;

Vista la determina AIFA n. 424/2010 del 4 agosto 2010, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 202, S.O. n. 210, del 30 agosto 2010, recante «Regime di rimborsabilità e prezzo di vendita del medicinale "Hirobriz Breezhaler" (indacaterolo) - autorizzata con procedura centralizzata europea dalla Commissione europea»;

Vista la domanda presentata in data 26 aprile 2022 con la quale la società Novartis Europharm Limited ha chiesto la rinegoziazione delle condizioni negoziali del medicinale «Hirobriz Breezhaler» (indacaterolo);

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta del 6-8 giugno 2022;

Visto il parere reso dal Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 14 e 18-20 luglio 2022;

Vista la delibera n. 38 dell'8 settembre 2022 del consiglio di amministrazione dell'AIFA, adottata su proposta del direttore generale, concernente l'approvazione dei medicinali ai fini dell'autorizzazione all'immissione in commercio e rimborsabilità da parte del Servizio sanitario nazionale;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Oggetto della rinegoziazione

Il medicinale HIROBRIZ BREEZHALER (indacaterolo) è rinegoziato alle condizioni qui sotto indicate.

Indicazioni terapeutiche oggetto della negoziazione:

«Hirobriz Breezhaler» è indicato come terapia broncodilatatrice di mantenimento nell'ostruzione del flusso aereo in pazienti adulti con broncopneumopatia cronica ostruttiva (BPCO).

Confezioni:

«300 mcg - polvere per inalazione, capsule rigide - uso inalatorio - blister (PA/ALU/PVC)» 30 capsule + 1 inalatore - A.I.C. n. 039699071/E (in base 10) - classe di rimborsabilità: A - prezzo *ex-factory* (IVA esclusa): euro 21,95 - prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 36,23 - Nota AIFA: 99;

«150 mcg - polvere per inalazione, capsule rigide - uso inalatorio - blister (PA/ALU/PVC)» 30 capsule + 1 inalatore - A.I.C. n. 039699020/E (in base 10) - classe di rimborsabilità: A - prezzo *ex-factory* (IVA esclusa): euro 21,95 - prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 36,23 - Nota AIFA: 99.

Riduzione sul prezzo al pubblico, lordo riduzioni di legge, come da condizioni negoziali.

Eliminazione del tetto di spesa.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Hirobriz Breezhaler» (indacaterolo) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 26 settembre 2022

Il dirigente: TROTTA

22A05609

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di guaifenesina, «Actigrip Tosse Mucolitico».

Estratto determina AAM/PPA n. 724/2022 del 21 settembre 2022

Si autorizza la seguente variazione relativamente al medicinale ACTIGRIP TOSSE MUCOLITICO (A.I.C. n. 041772) per la descritta confezione autorizzata all'immissione in commercio in Italia.

Confezione: «20 mg/ml soluzione orale, gusto mentolo» flacone vetro da 150 ml - A.I.C. n. 041772017.

N. 1 variazione di Tipo II, C.I.z: Modifiche concernenti la sicurezza, l'efficacia e la farmacovigilanza- medicinali per uso umano e veterinario - altra variazione.

Aggiornamento dei paragrafi n. 4.2, 4.4, 4.8 e 5.2 del riassunto delle caratteristiche del prodotto, e corrispondenti paragrafi del foglio illustrativo, per adempiere ai *«post approval commitments»* della procedura di *Repeat Use Procedure* (BE/H/0302/001/E/001).

Adeguamento degli stampati alla recente versione della Linea guida sugli eccipienti.

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina di cui al presente estratto.

Codice pratica: VC2/2021/206.

Numero procedura: BE/H/XXXX/WS/065.

Titolare A.I.C.: Johnson & Johnson S.p.a. (codice fiscale n. 00407560580).

Stampati

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della presente determina, al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modifiche e integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto che i lotti prodotti nel periodo di cui al precedente paragrafo, del presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del presente estratto, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05570

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di nitroglicerina adsorbita su lattosio, «Nitroderm TTS».

Estratto determina AAM/PPA n. 725/2022 del 21 settembre 2022

Si autorizza la seguente variazione di tipo II B.I.z): modifica della fabbricazione di un principio attivo - aggiornamento del ASMF relativo al principio attivo, Nitroglicerina 10% su lattosio, relativamente al medicinale NITRODERM TTS.

Numeri A.I.C. e confezioni:

025193018 - «5 mg/die cerotti transdermici» 15 cerotti;

025193044 - «5 mg/die cerotti transdermici» 30 cerotti;

025193020 - «10 mg/die cerotti transdermici» 15 cerotti;

025193057 - «10 mg/die cerotti transdermici» 30 cerotti;

025193032 - «15 mg/die cerotti transdermici» 15 cerotti;

025193069 - «15 mg/die cerotti transdermici» 30 cerotti.

Codice pratica: VN2/2021/25.

Titolare A.I.C.: Novartis Farma S.p.a. (codice fiscale n. 07195130153), con sede legale e domicilio fiscale in viale Luigi Sturzo n. 43 - 20154, Milano - Italia.

Smaltimento scorte

I lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della determina, di cui al presente estratto, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta, ai sensi dell'art. 1, comma 7 della determina AIFA n. DG/821/2018 del 24 maggio 2018 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 133 dell'11 giugno 2018.

Decorrenza di efficacia della determina: la determina è efficace dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

22A05571

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di aciclovir, «Labiriad».

Estratto determina AAM/PPA n. 727/2022 del 21 settembre 2022

Codice pratica: C1B/2022/700.

Tipo IB, B.II.e.5.a.2: Modifica nella dimensione della confezione del prodotto finito - a. Modifica del numero di unità (compresse, fiale, ecc.) in una confezione - 2. Modifica al di fuori dei limiti delle dimensioni di confezione al momento approvate per l'immissione in commercio del medicinale LABIRIAD (A.I.C. n. 041535) anche nella forma farmaceutica e confezione di seguito indicata in aggiunta a quelle già autorizzate all'immissione in commercio in Italia.

Forma farmaceutica: compresse buccali mucoadesive.

Principio attivo: aciclovir.

Numero A.I.C. e confezione:

041535028 - «50 mg compresse buccali mucoadesive» 1×1 compressa in blister divisibile per dose unitaria in Al/Al (codice base 32: 17MKKN).

Codice pratica: C1B/2022/700.

Numero procedura: SE/H/1123/001/IB/010.

Titolare A.I.C.: Vectans Pharma (codice SIS 4668).

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per la confezione sopracitata è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità:

«C (bis)».

Classificazione ai fini della fornitura

Per le confezioni sopracitate è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura:

«OTC», medicinali non soggetti a prescrizione medica da banco.

Stampati

La confezione del medicinale deve essere posta in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla determina, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modifiche e integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05572

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di fenitoina sodica, «Aurantin».

Estratto determina AAM/PPA n. 728/2022 del 21 settembre 2022

Sono autorizzate le seguenti variazioni: modifica dei paragrafi 2, 4.2, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 e 6.1 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e dei corrispettivi paragrafi del foglio illustrativo e dell'etichettatura, in accordo:

alla procedura di *worksharing* IE/H/xxxx/WS/100, per aggiornare gli stampati con le informazioni relative agli eccipienti glicole propilenico, etanolo e sodio in linea all'allegato della linea guida della Commissione europea sugli eccipienti (SANTE-2017-11668) (EMA/CHMP/302620/2017, 9 ottobre 2017);

alle raccomandazioni del PRAC per la procedura PSUSA/00002392/202008;

al formato QRD e alla classifica MedDRA per la revisione del paragrafo 4.8 dell'RCP e corrispettiva sezione del FI,

per il medicinale AURANTIN (028823) per le seguenti confezioni autorizzate all'immissione in commercio:

A.I.C. 028823019 «250 mg/5 ml soluzione iniettabile» 5 fiale;

A.I.C. 028823021 «250 mg/5 ml soluzione iniettabile» 5 flaconcini.

Titolare A.I.C. Viatris Pharma S.r.l., codice fiscale n. 03009550595, con sede legale e domicilio fiscale in via Vittor Pisani n. 20 - 20124 Milano, Italia (IT).

Codice pratiche: VN2/2019/181 + N1B/2021/1104 + N1B/2020/2342.

Gli stampati corretti ed approvati sono allegati alla determina di cui al presente estratto.

Stampati

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della presente determina al riassunto delle caratteristiche del prodotto, entro e non oltre sei mesi, al foglio illustrativo e all'etichettatura.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina che i lotti prodotti nel periodo di cui all'art. 2, comma 1, della presente determina, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: la determina ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

22A05573

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di levofloxacina, «Gray».

Estratto determina AAM/PPA n. 729/2022 del 21 settembre 2022

Trasferimento di titolarità: AIN/2022/1750.

È autorizzato il trasferimento di titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sottoelencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Genetic S.p.a. con sede legale e domicilio fiscale in via della Monica, 26, 84083 Castel San Giorgio, Salerno, codice fiscale 03696500655

Medicinale: GRAY.

Confezione A.I.C. n.:

040041016 - «250 mg compresse rivestite con film» 5 compresse;

040041028 - «500 mg compresse rivestite con film» 5 compresse

alla società Aurora Biofarma S.r.l., con sede legale e domicilio fiscale in via Porpora 127, 20131 Milano, codice fiscale 03757530716.

Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto; al foglio illustrativo ed alle etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale, già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza indicata in etichetta.

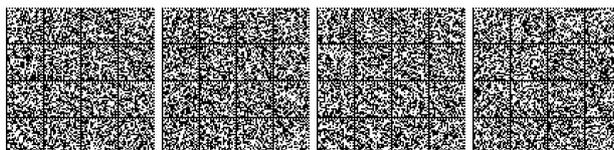
Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05574

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di drospirenone, «Slinda».

Estratto determina AAM/PPA n. 730/2022 del 22 settembre 2022

Codice pratica: VC2/2022/337.

Numero procedura: SE/H/1868/001/II/004.

Autorizzazione: è autorizzata la seguente variazione:

tipo II - C.I.4) modifica del riassunto delle caratteristiche del prodotto e del foglio illustrativo per aggiornamento delle informazioni sulla gestione delle compresse dimenticate.

Modifica degli stampati per adeguamento alla linea guida eccipienti ed all'ultima versione del QRD *template*. Modifiche editoriali.

Sono modificati i paragrafi 2, 4.2, 4.4, 4.8, 6.1 del riassunto delle caratteristiche del prodotto e corrispondenti paragrafi del foglio illustrativo e delle etichette, relativamente al medicinale SLINDA, nelle confezioni:

A.I.C. n. 047048018 - «4 mg compresse rivestite con film» 24 + 4 compresse in blister Pvc/Pvdc/Al con calendario;

A.I.C. n. 047048020 - «4 mg compresse rivestite con film» 3 X (24 + 4) compresse in blister Pvc/Pvdc/Al con calendario;

A.I.C. n. 047048032 - «4 mg compresse rivestite con film» 6 X (24 + 4) compresse in blister Pvc/Pvdc/Al con calendario;

A.I.C. n. 047048044 - «4 mg compresse rivestite con film» 13 X (24 + 4) compresse in blister Pvc/Pvdc/Al con calendario.

Titolare A.I.C.: Exeltis Healthcare S.L., con sede in AV. Miralcampo 7 - Poligono ind. Miralcampo - Azuqueca De Henares, 19200 Guadalajara, Spagna.

Gli stampati corretti e approvati sono allegati alla determina, di cui al presente estratto.

Stampati

1. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve apportare le modifiche autorizzate, dalla data di entrata in vigore della determina, di cui al presente estratto, al riassunto delle caratteristiche del prodotto; entro e non oltre i sei mesi dalla medesima data al foglio illustrativo e all'etichettatura.

2. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

Sia i lotti già prodotti alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della determina, di cui al presente estratto, che i lotti prodotti nel periodo di cui all'art. 2, comma 1, della determina, di cui al presente estratto, che non riportino le modifiche autorizzate, possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza del medicinale indicata in etichetta. A decorrere dal termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente determina, i farmacisti sono tenuti a consegnare il foglio illustrativo aggiornato agli utenti, che scelgono la modalità di ritiro in formato cartaceo o analogico o mediante l'utilizzo di metodi digitali alternativi. Il titolare A.I.C. rende accessibile al farmacista il foglio illustrativo aggiornato entro il medesimo termine.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05575

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di bilastina «Bilastina Aurobindo».

Estratto determina AAM/A.I.C. n. 188/2022 del 27 settembre 2022

Procedura europea: DK/H/3252/001/DC.

Descrizione del medicinale e attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata l'immissione in commercio del medicinale BILASTINA AUROBINDO, le cui caratteristiche sono riepilogate nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP), foglio illustrativo (FI) ed etichette (Eti), parti integranti della determina di cui al presente estratto, nella forma farmaceutica, dosaggio e confezioni alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Titolare A.I.C.: Aurobindo Pharma (Italia) S.r.l., con sede legale e domicilio fiscale in via San Giuseppe, 102 - 21047 Saronno (VA) - Italia.

Confezioni:

«20 mg compresse» 10 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108012 (in base 10) 1HT5MD (in base 32);

«20 mg compresse» 14 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108024 (in base 10) 1HT5MS (in base 32);

«20 mg compresse» 20 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108036 (in base 10) 1HT5N4 (in base 32);

«20 mg compresse» 28 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108048 (in base 10) 1HT5NJ (in base 32);

«20 mg compresse» 30 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108051 (in base 10) 1HT5NM (in base 32);

«20 mg compresse» 40 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108063 (in base 10) 1HT5NZ (in base 32);

«20 mg compresse» 50 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108075 (in base 10) 1HT5PC (in base 32);

«20 mg compresse» 56 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108087 (in base 10) 1HT5PR (in base 32);

«20 mg compresse» 60 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108099 (in base 10) 1HT5Q3 (in base 32);

«20 mg compresse» 90 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108101 (in base 10) 1HT5Q5 (in base 32);

«20 mg compresse» 100 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108113 (in base 10) 1HT5QK (in base 32);

«20 mg compresse» 120 compresse in blister Pvc-Al - A.I.C. n. 050108125 (in base 10) 1HT5QX (in base 32).

Principio attivo: bilastina.

Produttori responsabili del rilascio dei lotti:

APL Swift Services (Malta) Ltd, HF26, Hal Far Industrial Estate, Hal Far, Birzebbugia, BBG 3000, Malta;

Generis Farmacêutica SA, Rua João de Deus, 19, 2700- 487 Amadora, Portogallo;

Arrow Generiques, 26 Avenue Tony Garnier, 69007 Lyon, Francia.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per le seguenti confezioni sopracitate è adottata la classificazione ai fini della rimborsabilità:

classe C:

A.I.C. n. 050108012 «20 mg compresse» 10 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108036 «20 mg compresse» 20 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108051 «20 mg compresse» 30 compresse in blister Pvc-Al.

Per le seguenti confezioni sopracitate è adottata la classificazione ai fini della rimborsabilità: apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera *c)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata classe C(nn):

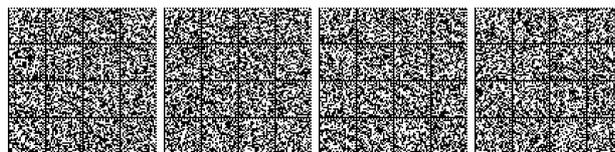
A.I.C. n. 050108024 «20 mg compresse» 14 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108048 «20 mg compresse» 28 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108063 «20 mg compresse» 40 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108075 «20 mg compresse» 50 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108087 «20 mg compresse» 56 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108099 «20 mg compresse» 60 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108101 «20 mg compresse» 90 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108113 «20 mg compresse» 100 compresse in blister Pvc-Al;

A.I.C. n. 050108125 «20 mg compresse» 120 compresse in blister Pvc-Al.

Classificazione ai fini della fornitura

Per tutte le confezioni sopracitate è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: classificazione ai fini della fornitura: RR - Medicinale soggetto a prescrizione medica.

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determina, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determina, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Tutela di mercato

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei termini previsti dall'art. 10, commi 2 e 4, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo cui un medicinale generico non può essere immesso in commercio, finché non siano trascorsi dieci anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, ovvero, finché non siano trascorsi undici anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, se durante i primi otto anni di tale decennio, il titolare dell'A.I.C. abbia ottenuto un'autorizzazione per una o più indicazioni terapeutiche nuove che, dalla valutazione scientifica preliminare all'autorizzazione, sono state ritenute tali da apportare un beneficio clinico rilevante rispetto alle terapie esistenti.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza - PSUR

Al momento del rilascio dell'autorizzazione all'immissione in commercio, la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza non è richiesta per questo medicinale. Tuttavia, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve controllare periodicamente se l'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD), di cui all'art. 107-*quater*, par. 7) della direttiva 2010/84/CE e pubblicato sul portale web dell'Agenzia europea dei medicinali, preveda la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale. In tal caso il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve presentare i rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale in accordo con l'elenco EURD.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto a porre in essere le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel Piano di gestione del rischio (RMP).

Validità dell'autorizzazione

L'autorizzazione ha validità fino alla data comune di Rinnovo europeo (CRD) 6 febbraio 2027, come indicata nella notifica di fine procedura (EoP) trasmessa dallo Stato membro di riferimento (RMS).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05669

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di amoxicillina triidrato, potassio clavulanato, «Gruzyqal».

Estratto determina AAM/A.I.C. n. 189 del 27 settembre 2022

Procedura europea n. AT/H/1146/001/DC.

Descrizione del medicinale e attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata l'immissione in commercio del medicinale GRUZYQAL, le cui caratteristiche sono riepilogate nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP), foglio illustrativo (FI) ed etichette (Eti), parti integranti della determina di cui al presente estratto, nella forma farmaceutica, dosaggio e confezione alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Titolare A.I.C.: Hexal A/S, con sede legale e domicilio fiscale in Edvard Thomsens Vej 14, 2300 Copenhagen, Danimarca (DK).

Confezione: «875mg/125mg compresse rivestite con film» 12 compresse in blister Al/Al - A.I.C. n. 050089010 (in base 10) 1HSM1L (in base 32).

Principio attivo: amoxicillina triidrato, potassio clavulanato.

Produttori responsabili del rilascio dei lotti:

Sandoz GmbH - Biochemiestrasse 10, 6250 Kundl, Austria;

Lek Pharmaceuticals d.d. - Verovškova ulica 57, 1526 Lubiana, Slovenia.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per la confezione sopra indicata è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità:

classificazione ai fini della rimborsabilità: apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera *c)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata classe C (nn).

Classificazione ai fini della fornitura

Per la confezione sopra indicata è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: classificazione ai fini della fornitura: RR - Medicinale soggetto a prescrizione medica.

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determina, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determina, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il fo-

glio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Tutela di mercato

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei termini previsti dall'art. 10, commi 2 e 4, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo cui un medicinale generico non può essere immesso in commercio, finché non siano trascorsi dieci anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, ovvero, finché non siano trascorsi undici anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, se durante i primi otto anni di tale decennio, il titolare dell'A.I.C. abbia ottenuto un'autorizzazione per una o più indicazioni terapeutiche nuove che, dalla valutazione scientifica preliminare all'autorizzazione, sono state ritenute tali da apportare un beneficio clinico rilevante rispetto alle terapie esistenti.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza - PSUR

Al momento del rilascio dell'autorizzazione all'immissione in commercio, la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza non è richiesta per questo medicinale. Tuttavia, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve controllare periodicamente se l'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD), di cui all'art. 107-*quater*, par. 7) della direttiva 2010/84/CE e pubblicato sul portale web dell'Agenzia europea dei medicinali, preveda la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale. In tal caso il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve presentare i rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale in accordo con l'elenco EURD.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto a porre in essere le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel Piano di gestione del rischio (RMP).

Validità dell'autorizzazione

L'autorizzazione ha validità fino alla data comune di Rinnovo europeo (CRD) 2 maggio 2027, come indicata nella notifica di fine procedura (EoP) trasmessa dallo Stato membro di riferimento (RMS).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05670

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano, a base di amoxicillina triidrato, potassio clavulanato, «Yivenqosh».

Estratto determina AAM/A.I.C. n. 190 del 27 settembre 2022

Procedura europea N. AT/H/1147/001/DC.

Descrizione del medicinale e attribuzione n. A.I.C.: è autorizzata l'immissione in commercio del medicinale YIVENQOSH, le cui caratteristiche sono riepilogate nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP), foglio illustrativo (FI) ed etichette (Eti), parti integranti della determina di cui al presente estratto, nella forma farmaceutica, dosaggio e confezione alle condizioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Titolare A.I.C.: Hexal A/S, con sede legale e domicilio fiscale in Edvard Thomsens Vej 14, 2300 Copenhagen, Danimarca (DK).

Confezione: «875mg/125mg compresse rivestite con film» 12 compresse in blister AL/AL - A.I.C. n. 050090012 (in base 10) 1HSN0W (in base 32).

Principio attivo: amoxicillina triidrato, potassio clavulanato.

Produttori responsabili del rilascio dei lotti:

Sandoz GmbH

Biochemiestrasse 10, 6250 Kundl, Austria

Lek Pharmaceuticals d.d.

Verovškova ulica 57, 1526 Lubiana, Slovenia

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Per la confezione sopra indicata è adottata la seguente classificazione ai fini della rimborsabilità: classificazione ai fini della rimborsabilità: apposita sezione della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera *c)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, denominata classe C (nn).

Classificazione ai fini della fornitura

Per la confezione sopra indicata è adottata la seguente classificazione ai fini della fornitura: classificazione ai fini della fornitura: RR - Medicinale soggetto a prescrizione medica.

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla determina, di cui al presente estratto.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla determina, di cui al presente estratto.

In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella Provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'A.I.C. che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Tutela di mercato

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei termini previsti dall'art. 10, commi 2 e 4, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, secondo cui un medicinale generico non può essere immesso in commercio, finché non siano trascorsi dieci anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, ovvero, finché non siano trascorsi undici anni dall'autorizzazione iniziale del medicinale di riferimento, se durante i primi otto anni di tale decennio, il titolare dell'A.I.C. abbia ottenuto un'autorizzazione per una o più indicazioni terapeutiche nuove che, dalla valutazione scientifica preliminare all'autorizzazione, sono state ritenute tali da apportare un beneficio clinico rilevante rispetto alle terapie esistenti.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modificazioni ed integrazioni, in virtù del quale non sono incluse negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Il presente paragrafo e la contenuta prescrizione sono da ritenersi applicabili solo ove si realizzi la descritta fattispecie.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza - PSUR

Al momento del rilascio dell'autorizzazione all'immissione in commercio, la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza non è richiesta per questo medicinale.

Tuttavia, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve controllare periodicamente se l'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD), di cui all'art. 107-*quater*, paragrafo 7) della direttiva 2010/84/CE e pubblicato sul portale web dell'Agenzia europea dei medicinali, preveda la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale. In tal caso il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve presentare i rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza per questo medicinale in accordo con l'elenco EURD.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda
l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto a porre in essere le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel piano di gestione del rischio (RMP).

Validità dell'autorizzazione

L'autorizzazione ha validità fino alla data comune di rinnovo europeo (CRD) 2 maggio 2027, come indicata nella notifica di fine procedura (EoP) trasmessa dallo stato membro di riferimento (RMS).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

22A05671

MINISTERO DELL'INTERNO

Riparto, in favore dei comuni, del fondo destinato a interventi di sanificazione dei locali sedi di seggio elettorale, in occasione delle consultazioni elettorali e referendarie dell'anno 2022.

Si comunica che nel sito del Ministero dell'interno - Dipartimento per gli affari interni e territoriali - area tematica «La finanza locale», alla pagina https://dait.interno.gov.it/finanza-locale - contenuto «I DECRETI», è stato pubblicato il testo integrale del decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 29 settembre 2022, con i relativi allegati 1 e 2, recante: «Riparto, in favore dei comuni, del fondo destinato a interventi di sanificazione dei locali sedi di seggio elettorale, in occasione delle consultazioni elettorali e referendarie dell'anno 2022», previsto dell'art. 5, comma 1, del decreto-legge 4 maggio 2022, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 giugno 2022, n. 84.

22A05692

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un'area in sponda sinistra del torrente Rio Secco nel Comune di Casoli.

Con decreto n. 107 del 26 luglio 2022 del Ministero della transizione ecologia di concerto con l'Agenzia del demanio, registrato alla Corte dei conti in data 8 settembre 2022, n. 2440, è stato disposto il passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un'area in sponda sinistra del torrente Rio Secco nel Comune di Casoli (CH), identificata al C.T. al foglio 57, particella 4056, della superficie di mq 5.385.

22A05666

Passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un ex alveo dello scolo Alonte nel Comune di Pojana Maggiore.

Con decreto n. 108 del 26 luglio 2022 del Ministero della transizione ecologia di concerto con l'Agenzia del demanio, registrato alla Corte dei conti in data 8 settembre 2022, n. 2439, è stato disposto il passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un *ex* alveo dello scolo Alonte nel Comune di Pojana Maggiore (VI), identificato al C.T. al foglio 11, particella 114, della superficie di mq 440.

22A05667

Passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un tratto di ex alveo del torrente Grigna nel Comune di Berzo Inferiore.

Con decreto n. 110 del 26 luglio 2022 del Ministero della transizione ecologica di concerto con l'Agenzia del demanio, registrato alla Corte dei conti in data 8 settembre 2022 n. 2437, è stato disposto il passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un tratto di *ex* alveo del torrente Grigna nel Comune di Berzo Inferiore (BS), identificato al C.T. al foglio 1, particelle 6776 e 6778, di complessivi mq 810.

22A05668

Proroga del termine di presentazione delle domande di incentivazione previsto dal decreto 28 luglio 2022.

Con il decreto direttoriale del 6 ottobre 2022, n. 241, è prorogato alle ore 10,00 del 10 ottobre 2022 il termine di presentazione delle domande di agevolazione di cui all'art. 9, comma 3, del decreto del direttore della Direzione generale incentivi energia del Ministero della transizione ecologica 28 luglio 2022, n. 94, recante l'«Avviso pubblico per la presentazione di proposte progettuali per lo sviluppo di sistemi di teleriscaldamento da finanziare nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente 3, Investimento 3.1, finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU».

Fatte salve le modifiche introdotte dal decreto direttoriale 6 ottobre 2022, n. 241, resta in vigore in ogni sua parte il decreto direttoriale 28 luglio 2022, n. 94.

Ai sensi dell'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, il testo integrale del decreto è consultabile sul sito istituzionale del Ministero della transizione ecologica https://www.mite.gov.it

22A05780

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

UFFICIO PER LE POLITICHE IN FAVORE DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

Comunicato relativo decreto 29 luglio 2022, concernente il riparto e le modalità per l'utilizzazione delle risorse del Fondo per l'inclusione delle persone con disabilità.

In riferimento al decreto 29 luglio 2022 concernente il riparto e le modalità per l'utilizzazione delle risorse del Fondo per l'inclusione delle persone con disabilità, si rende noto che, per mero errore materiale, nell'Allegato A è presente un erroneo riferimento ad un Allegato B.

In particolare, la seguente riga della tabella che costituisce l'allegato A

4	**MODALITÀ ATTUATIVE DEI PROGETTI (v. Allegato B)**	- - - - - -

è sostituita con la seguente:

4	**MODALITÀ ATTUATIVE DEI PROGETTI**	- - - - - -

22A05691

MARGHERITA CARDONA ALBINI, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2022-GU1-237) Roma, 2022 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della 1ª Serie Speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della 2ª Serie Speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della 3ª Serie Speciale destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della 4ª Serie Speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
serie generale	€	1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.